

北區區議會(2020-2023)
交通及運輸委員會
第 7 次會議記錄

日期：2021 年 3 月 8 日(星期一)

時間：上午 9 時 41 分

地點：北區區議會會議室

出席者

		<u>到席時間</u>	<u>離席時間</u>
主席：	劉其烽議員	會議開始	會議結束
副主席：	陳惠達議員	會議開始	會議結束
委員：	林子琮議員	上午 9:43	會議結束
	周錦豪議員	上午 9:52	下午 4:32
	陳月明議員	會議開始	上午 11:26
	陳旭明議員	上午 9:43	下午 12:24
	陳梓峯議員	會議開始	會議結束
	郭堦豐議員	會議開始	會議結束
	高維基議員	下午 2:04	下午 4:50
	張正皓議員	會議開始	會議結束
	張浚偉議員	會議開始	會議結束
	溫和達議員, MH	會議開始	會議結束
	黃凱盈議員	會議開始	下午 5:04
	蔣旻正議員	會議開始	會議結束
	羅庭德議員	會議開始	下午 3:22
秘書：	陳芍希女士	北區民政事務處行政主任(區議會)3	

列席者

鄺庭樂女士	民政事務總署北區民政事務助理專員(1)
林紫恩女士	民政事務總署北區民政事務助理專員(2)
黃炳祥先生	運輸署高級運輸主任／北區
葉祖蔭先生	運輸署工程師／北區一
曾翠珊女士	運輸署工程師／北區二
林德浩先生	運輸署工程師／特別職務 2
談必正先生	路政署區域工程師／粉嶺
陸彥材先生	土木工程拓展署工程師／9(北)

馮雅政女士	香港警務處大埔警區行動主任
徐翼福先生	香港警務處大埔警區交通隊警署警長
陳敏熹女士	香港警務處邊界警區督察(行動、支援及訓練)
曾天柱先生	香港警務處邊界警區交通隊警署警長
譚浚熙先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(公共事務)
吳軍樂先生	九龍巴士(一九三三)有限公司車務主任
陳重懿先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理主任(策劃及發展)
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理

議程第 2 項

楊漢輝先生	路政署鐵路拓展處總工程師／鐵路拓展 1-1
許家傑先生	路政署鐵路拓展處高級工程師／沙中線 (8)
莫卓華先生	路政署鐵路拓展處高級工程師／鐵路計劃 (1)
盧允謙先生	路政署鐵路拓展處工程師／鐵路計劃 (26)
馮偉聰先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師
文家裕先生	香港鐵路有限公司項目傳訊經理

議程第 3 項

譚建生先生	土木工程拓展署高級工程師／13(北)
江東明先生	路蘭顧問有限公司交通顧問董事
張錦輝先生	艾奕康有限公司駐地盤高級工程師
朱軍先生	中國鐵建十五局保華聯營公司副地盤代表
黃偉順先生	中國鐵建十五局保華聯營公司交通經理

議程第 4 至 6 項

朱麗儀女士	運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東) 1
-------	-----------------------

袁建恆先生 運輸署運輸主任／巴士發展(新界東) 1

議程第 9 項

楊杰先生 路政署鐵路拓展處工程師／沙中線(18)
李奕暉先生 機電工程署高級工程師／鐵路 8
林圓女士 香港鐵路有限公司公共關係經理-對外事務

議程第 17 項

徐毓明先生 地政總署行政助理／地政(北區地政處)

未克出席者

林淑菁議員
袁浩倫議員

開會辭

主席歡迎各位委員、部門和機構代表出席交通及運輸委員會(下稱「委員會」)第 7 次會議，並歡迎首次列席會議的運輸署工程師／特別職務 2 林德浩先生、香港警務處(下稱「警務處」)邊界警區督察(行動及支援)陳敏熹女士、新任大埔警區行動主任馮雅政女士和九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)車務主任吳軍樂先生。

第 1 項——通過 2020 年 11 月 9 日第 6 次會議記錄

2. 委員會通過第 6 次會議記錄。

第 2 項——北環線項目簡介

(委員會文件第 16/2021 號)

3. 主席歡迎路政署鐵路拓展處總工程師／鐵路拓展 1-1 楊漢輝先生、高級工程師／沙中線(8)許家傑先生、高級工程師／鐵路計劃(1)莫卓華先生、工程師／鐵路計劃(26)盧允謙先生、香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)高級統籌工程師馮偉聰先生及項目傳訊經理文家裕先生列席會議。

(林子瑋議員和陳旭明議員於此時到席。)

4. 楊漢輝先生以投影片介紹委員會文件第 16/2021 號，有關投影片載於附件一。

5. 溫和達議員對北環線項目能配合古洞北的新增人口需求表示歡迎，並指北環線連接牛潭尾與元朗一帶的市鎮，方便居民往來兩區。此外，他表示北環線項目已討論二十多年，以往部門曾表示該線可基於地區的發展需要，連接蓮塘口岸及坪輦一帶，形成外環線。他希望部門解釋為何是次的簡介並沒有提及以上事情的進展。

6. 主席提出以下問題和意見：

(a) 北環線第一期預計於 2027 年竣工，而北環線第二期則預計於 2034 年才竣工。根據時間表，古洞居民在 2027 年至 2034 年期間只能乘搭東鐵線。然而，自東鐵線實施 12 卡列車轉換 9 卡列車的安排後，港鐵車廂已十分擠迫，他擔心疫情後通關的情況更嚴重。他詢問路政署與港鐵公司有否設想過東鐵線日後是否能夠應付新增的人流；以及

(b) 他詢問古洞站的轉乘安排為何，該站的設計是否與大圍站的設計相近，即乘客需要先乘電梯到大堂，再乘電梯到月台才能轉乘另一條鐵路。他認為上述的轉乘安排對北區居民造成不便。

7. 楊漢輝先生表示，北環線的主線連接錦上路站與古洞站。為配合新界北及新界東北地區未來的潛在發展，《鐵路發展策略 2014》建議為延伸北環線預留彈性，因此港鐵公司提交的建議有提及在設計古洞站時預留空間，而路政署亦會密切留意有關地區的發展。此外，路政署已要求港鐵公司研究北環線落成後對現有鐵路網絡的影響，並探討有何緩解措施。

(周錦豪議員於此時到席。)

8. 文家裕先生就委員的問題和意見綜合回應如下：

- (a) 他感謝路政署和委員會提供機會，讓港鐵公司的團隊向委員會首次介紹北環線項目。港鐵公司稍後會分別在議會、地區和社區的層面與議員及居民保持緊密聯繫，收集居民對北環線項目的意見，使項目能夠便利居民出行；
- (b) 在 2020 年 12 月，行政長官及行政會議正式邀請港鐵公司就北環線項目展開詳細規劃及設計工作，港鐵公司目前正著手邀請設計顧問，希望盡快展開詳細規劃及設計工作。他感謝委員的意見，亦希望委員日後能繼續提供更多意見，以完善項目設計；
- (c) 因應工程的複雜性及考慮到項目的詳細規劃和設計時間，北環線第一期預計於 2023 年動工，並在 2027 年竣工，以配合古洞北新發展區公營房屋首批大量居民遷入的時間；北環線第二期主線則預計於 2025 年動工，並在 2034 年竣工。根據初步研究，由於古洞站設於落馬洲支線的地底，較北環線主線有更成熟的條件完成工程。因此北環線項目將分為兩期，令古洞站可首先通車，讓居民可以盡快使用鐵路服務；
- (d) 港鐵公司備悉委員就延伸服務至蓮塘口岸等的建議。港鐵公司會配合政府的鐵路發展；以及
- (e) 就北環線會否令現時東鐵線的擠迫情況更為嚴重，港鐵公司會密切監察東鐵線的乘客量。至於在早上繁忙時間

九龍塘至大圍一段的擠迫情況，港鐵公司相信當屯馬線於今年稍後開通後，分流作用會更為明顯，有助疏導人流。而隨着屯馬線的開通，新信號系統將有空間提升東鐵線的班次，以提高載客量。

9. 楊漢輝先生作以下補充：

- (a) 根據有關部門的資料，古洞北新發展區公營房屋首批大量居民遷入的時間為 2027 年，而港鐵公司認為古洞站相對於北環線主線有更成熟的條件及早落成，因此北環線項目分為兩期推展。路政署明白 2026 年古洞站啟用前，古洞北新發展區公營房屋已開始入伙，預計人口約一萬，政府會提供適當的公共交通安排，以照顧首批居民的出行需要。此外，政府會因應居民的出行需求，適時安排公共交通營運商提供足夠的公共交通服務；以及
- (b) 北環線通車後，路政署預計東鐵線部分乘客會使用北環線前往新界西及經西鐵線前往其他地區，東鐵線的乘客量因而減少，而西鐵線的載客量則會增加，導致西鐵線在繁忙時段或會出現較為擠迫的情況。路政署已要求港鐵公司檢視北環線落成後會為東鐵線和西鐵線的載客量帶來什麼影響，並對屆時或會出現乘客擠迫的情況制定合適的緩解方案。

10. 張正皓議員詢問運輸署，北環線落成後，署方會否削減巴士服務。

11. 黃炳祥先生回應，運輸署現階段對此沒有任何計劃。

12. 楊漢輝先生回應如下：

- (a) 在北環線項目啟用前，有關部門會評估鐵路項目啟用後對其他公共交通工具的影響，亦會擬備重組服務的方案，以提升不同公共交通工具服務之間的協調能力，令路面的交通工具和鐵路能互相配合，為市民提

供具效率的交通服務；以及

- (b) 有關運輸方面的效益，北環線由錦上路站到古洞站預計只需 12 分鐘，大大縮短現時約需 60 至 80 分鐘的路面車程。此外，目前錦上路與古洞之間並沒有直接的公共交通服務，元朗與上水之間亦只有數條專線巴士和小巴路線，例如巴士 76K 號線和 276 號線，與北環線主線服務範圍相若。屆時北環線主線由錦上路到新田、牛潭尾和凹頭分別只需要約 7 分鐘、5 分鐘和 2 分鐘，為附近居民提供另一個出行選擇，以疏導更多乘客使用鐵路運輸服務及減少居民的出行時間。

13. 主席提出以下意見和問題：

- (a) 他請運輸署和路政署為附近一帶將受影響的交通工具(例如巴士和小巴)作其他安排；
- (b) 他再次詢問古洞站的轉乘安排為何，乘客可否直接到對面月台轉乘另一條鐵路，還是需要先乘電梯繞經大堂；以及
- (c) 他希望路政署和港鐵公司能多作評估，尤其是有關 2027 年至 2034 年陸續搬入古洞的新增人口對東鐵線的影響。

14. 楊漢輝先生表示，有關錦上路站和古洞站的轉乘安排，港鐵公司正進行詳細規劃，現時仍然處於設計階段。當有關細節如走線、車站位置、落實時間、轉乘安排等詳情完備的時候，政府將會按既定程序諮詢公眾，而路政署屆時亦會向區議會講解安排，並聆聽委員的意見。

15. 文家裕先生表示，在車務安排上，港鐵公司一直以方便乘客轉乘為原則，疏導人流。

16. 馮偉聰先生表示，北環線項目將分為兩期，第一期為在落馬洲支線上增設古洞站；第二期為北環線主線延伸到錦上路

站。港鐵公司一向以方便乘客轉乘為目標，而日後的詳細顧問設計亦會以此為目標。雖然目前仍未確定北環線的詳細走線，但他請委員放心，港鐵公司必定會以方便乘客轉乘為目標，並參考現時的轉乘安排。

17. 張正皓議員擔心北環線落成後會影響目前的公共交通服務。舉例而言，乘客日後由上水前往荃灣西可乘搭鐵路經古洞站到錦上路站，再轉乘西鐵線到荃灣西站，運輸署會否因此削減巴士 278X 號線的班次或其他沿大欖隧道前往新界西的巴士服務。他擔心興建北環線後，北區會如港島南區般削減巴士服務，點對點的巴士服務減少，居民的生活習慣被迫改變，出行需以鐵路為主。雖然現階段討論上述憂慮言之尚早，但他仍然希望對此表達關注。

18. 羅庭德議員提出以下問題和意見：

- (a) 早前從土地發展、房屋及工程委員會的會議上得悉古洞北第 19 區公營房屋將在 2022 年至 2024 年開始興建，預計新增二萬多人口，而皇后山亦於今年年底開始入伙，同時港鐵公司亦於今年開始實行東鐵線 12 卡列車轉換 9 卡列車的安排。他詢問以上各發展項目之間是否有進行溝通；
- (b) 北環線由 2027 年完成第一期，到 2034 年才完成第二期，期間相隔七年。他詢問港鐵公司或路政署，除了屯馬線的分流外，是否還有其他方法疏導兩個階段之間所新增的人流；以及
- (c) 在財務方面，以往立法會議員曾批評北環線的造價問題，項目成本約 585 億元，即 1 公里約 60 億元。據他了解，工程的費用是由政府、港鐵公司和附帶的收益分擔。他詢問日後北環線的發展方向是否與西鐵線相若，將會發展多項鐵路上蓋物業。

19. 楊漢輝先生表示，就北環線沿線發展的項目，路政署一直與有關部門保持緊密溝通及互相配合。目前北環線的推展時

間僅為初步預算，路政署會在詳細規劃及設計階段中，要求港鐵公司加快推展有關項目。此外，路政署目前正與港鐵公司就建議書中的初步造價進行商討，並會聘請獨立顧問，審核項目的成本預算和資金差額。

20. 文家裕先生表示，北環線項目採用「擁有權模式」，港鐵公司將擁有該鐵路的路段，亦會負責該項目的融資、設計、建造、營運、維修和保養。港鐵公司在進行詳細規劃和設計工作時，會與政府及獨立顧問仔細、嚴謹地審查項目的建造及營運成本。

21. 馮偉聰先生表示，屯馬線一期於 2020 年 2 月開通後，成功為東鐵線帶來分流作用，紓緩了大圍至九龍塘一段的擠迫情況，港鐵公司亦預計屯馬線於今年稍後時間通車後，分流作用將更為顯著。長遠來說，東鐵線將配合新信號系統及新列車運作，並延伸過海。根據有關的系統設計，港鐵公司屆時將有能力根據沿線客量的分佈及變化，提升班次。而現時的班次可視乎客量變化，適時加強班次及列車服務。他相信屯馬線全線通車後，便可觀察到其帶來的分流作用。當所有 9 卡列車全部投入服務，港鐵公司會提醒乘客預留足夠時間出行，亦會有足夠安排讓乘客上下車及轉乘時更為順利。

22. 楊漢輝先生補充，北環線第一期和第二期的造價分別為 35 億元和 585 億元，預計成本包括進行土木結構建築工程、進行機電工程、安裝屋宇裝備、安裝信號和控制系統、購置新列車、規劃和勘探土地、測試運行和預留應急費用。由於古洞站將設於現時運行中的落馬洲支線上，需要克服建造上的困難，而第二期的北環線主線亦需要處理生態環境上的問題，因此工程造價有所增加。政府會聘請獨立顧問審核港鐵公司對項目的預算建造成本，設法降低項目開支，確保工程造價合理。就北環線的融資安排，政府會在詳細規劃及設計階段，與港鐵公司進行談判。此外，就鐵路沿線上蓋的物業發展，政府會按現行的土地政策審視上蓋及周邊用地的處置方法。

23. 羅庭德議員追問有關部門協調之間的問題，並詢問能否提供更多細節或方向。他表示七年並不是一段短的時間，

港鐵公司應掌握現行信號系統能運行多少班列車的數據。鐵路的列車容量有限，若評估到目前的鐵路服務未能疏導日後的新增人流，便應利用其他公共交通工具。由於運輸署的權力不大，委員以往在討論公共交通服務的結構性問題時，都未能解決問題。然而，他相信北環線是較大型的項目，決策局應有處理問題的方向，不會只靠「互相配合」來解決問題。他指出落實北環線項目理應是爲了配合住宅發展需要。他表示皇后山預料新增 30 000 人、古洞北第 19 區預料新增 20 000 人，而粉嶺北的人口亦將有所增長，惟交通配套並不完善。他續稱，北環線除了照顧沿線地區的住宅發展外，亦應配合其他房屋發展項目和所牽涉的新增人流，因此他希望政府有更具體及仔細的研究方向，而並非只靠「互相配合」來解決問題。

24. 陳惠達議員不滿港鐵公司對分流作用作出的回應。他指出港鐵公司的「南北走廊」和「東西走廊」只是減少了觀塘線和荃灣線前往港島區的壓力，然而新界東居民仍然是使用東鐵線前往港島區，加上新界東的人口正不斷增加，根本沒有發揮分流作用。此外，東鐵線實行 12 卡列車轉換 9 卡列車的安排後，港鐵公司沒有加密班次，以致早上的列車擠滿人，令不少市民投訴。他認為北環線第二期需要提早動工，與第一期同期進行，才能發揮真正的分流作用，例如北區居民屆時可選擇由元朗前往葵青區。港鐵公司曾表示東鐵線由 12 卡列車轉換成 9 卡列車後，每小時只會增加 1 至 2 卡列車的載客量，因此他相信不論東鐵線如何加密班次，亦無法滿足古洞北新增人口的需求。

25. 主席補充，運輸署、路政署和港鐵公司應為日後的交通安排制定計劃。目前為止，他只聽到港鐵公司表示會作出分流，但正如陳惠達議員所言，他十分質疑和擔心鐵路服務的分流是否有效；如措施無效，是否有任何措施紓緩日後的交通情況。

26. 楊漢輝先生表示，路政署會與港鐵公司商討如何加快推展北環線第二期的工程。

27. 文家裕先生表示，北環線項目快將進入詳細規劃及設計階段。他承諾港鐵公司會研究最新的規劃數據，並審視日後乘客的乘車模式和東鐵線的乘客量。有見委員關注 2027 年至 2034 年東鐵線的客量情況，他亦會與設計團隊探討有關情況。此外，在車務安排上，港鐵公司會因應乘客需求，採取不同措施以應付乘客量，例如安排特別班次和調派月台助理維持月台秩序等。至於東鐵線 12 卡列車轉換成 9 卡列車的安排，委員可在稍後時間於議程第 9 項進行深入探討。

28. 黃炳祥先生表示，運輸署備悉委員對東鐵線和北環線的客流量關注，以及有關屯馬線分流作用的意見。他會把委員的意見轉交運輸署的巴士及鐵路科，讓部門及港鐵公司留意有關數據，並密切監察情況。

29. 楊漢輝先生補充，北環線項目正處於詳細規劃及設計階段，港鐵公司需要進行勘探工作和環境影響評估，項目稍後會進行一些法定程序。路政署會與港鐵公司進行商討，以盡快推展項目。

30. 主席總結，委員均對北環線項目翹首以盼，惟有關部門在是次簡介會上未能對項目為北區日後所造成的問題作出回應。他要求運輸署與路政署研究後備方案，例如與巴士公司進行商討，並於下一次項目匯報時回應委員的關注。此外，路政署屆時亦需就可否加快項目工程的進度作出回應。

運輸署
路政署

第 3 項——工務計劃項目第 7747CL 號—古洞北新發展區及粉嶺北新發展區前期地盤平整和基礎設施工程（合約編號 ND/2019/05—粉嶺北新發展區第一階段—粉嶺繞道東段（崇謙堂至九龍坑））介乎碧湖花園至橋頭路的一段粉嶺公路南行線臨時交通安排
(委員會文件第 2/2021 號)

31. 主席歡迎土木工程拓展署(下稱「土拓署」)高級工程師／

13(北)譚建生先生、路蘭顧問有限公司交通顧問董事江東明先生、艾奕康有限公司駐地盤高級工程師張錦輝先生、中國鐵建十五局保華聯營公司副地盤代表朱軍先生及交通經理黃偉順先生列席會議。

32. 譚建生先生及江東明先生以投影片介紹委員會文件第2/2021號，有關投影片載於附件二。

33. 張正皓議員明白興建粉嶺繞道的需要性及理解封閉部分路面以進行有關工程的做法。然而，他質疑目前的安排是否唯一可行的方案。由於有居民擔心有關措施會造成交通擠塞，他建議考慮改為封閉北行方向的快線，縱使此方案亦不是最為理想。他指工程位置位於粉嶺公路的7B及7C出口，7B出口(往和合石、華明方向)設於慢線，問題不大。現時該處經常出現交通擠塞的情況，主要是因為駕駛者由快線或中線急切轉線前往7C出口，形成樽頸位。由於工程期間將壓縮一條行車線，他建議於九龍坑附近的慢線增設雙白線，逼使前往7B及7C出口的駕駛者提前切換至慢線，而中線則只能前往元朗方向。他認同現時建議的封路措施亦有其可取之處，因為有關措施不影響大部分途經馬會道的巴士路線。然而，若樽頸位置移前至碧湖花園天橋下，而該路段又要實施三線轉兩線的措施，便有可能造成交通擠塞。以往在粉嶺公路擴闊工程進行期間，附近的位置均封了路，加上當時馬會道轉入粉嶺公路北行需經過現已封閉的「手臂彎」支路，車輛匯合時樽頸位置交通擠塞情況非常嚴重。建議臨時交通措施方案安排三線轉兩線，和將車速由每小時100公里減低至每小時70公里，應比以往粉嶺公路擴闊工程期間的情況為好。儘管如此，建議臨時交通措施方案實施期間，萬一發生交通意外，屆時車流有機會倒灌至雞嶺迴旋處，癱瘓交通。因此，他認為如不必定需要封閉南行線，便應在兩者之間作出取捨，即是選擇阻塞早上繁忙時間往九龍方向的交通，還是阻塞下午繁忙時間往北區方向的交通。如果推行建議的方案為必不可免，他會支持，但希望交通安排上能妥善配合。

34. 溫和達議員對此項工程表示關注及感到擔憂，惟他認為整體計劃有其必要性，加上計劃制定已久，故詢問是否有權宜

之計以執行一些不太影響工程的改善措施。他指過往有不少道路改善工程讓駕駛者無所適從，因而令交通更為混亂及擠塞。參考以往經馬會道直接右轉匯合粉嶺公路南行的工程，由於駕駛者不適應新的交通指示，很容易便發生交通事故。因此，他建議就此項工程提早在雞嶺迴旋處設立 LED 顯示屏，提示駕駛者減慢車輛速度，讓駕駛者提早適應變速安排。此外，他要求警務處的交通部及運輸署，在油站、轉乘交匯處、馬會道往龍山隧道方向的路段等位置加強疏導車流，並改善路面設計，期望將臨時交通安排的影響減至最小。

35. 主席同意張正皓議員的意見。他指往九龍方向上班的居民對早上繁忙時間的交通較為緊張，因此詢問封閉北行線快線的安排是否可行。此外，他詢問此項工程對委員欲興建的北行巴士轉乘站是否有影響。

36. 譚建生先生就委員的問題和意見綜合回應如下：

- (a) 封閉南行線是汲取了粉嶺公路擴闊工程的經驗。由於當時只剩兩條行車線，而馬會道匯合粉嶺公路的路段仍需駛經「手臂彎」支路，因而有可能造成交通擠塞。惟約三個月前，「手臂彎」支路已經封閉，車輛改由馬會道直接右轉匯合粉嶺公路南行，馬會道車輛匯合粉嶺公路情況較以往已大為改善。至於車流方面，自龍山隧道開通後，以往行駛沙頭角公路往九龍方向的車輛已改為使用龍山隧道，將不會經過封路位置，車流較以往已大大減少，交通顧問亦曾就此派員到場點算車輛，收集數據。此外，礙於橋墩的實際位置及機器擺動的情況，封閉北行線將加長工期及粉嶺公路交通受影響的時間，令工程難以依期完成。因此土拓署決定封閉南行線，以便工程盡快完成，減低對公眾的影響；以及
- (b) 土拓署曾與警務處及運輸署討論，在實施改道前會制訂適當的預警措施，包括警方會通知公眾、準備警示牌，亦會在交通聯絡小組上與警務處的交通部就設立 LED 顯示屏再作討論。由於交通顧問曾就此臨時交通安排與警方進行多次商討，他請江東明先生作補充。

37. 江東明先生補充，根據交通調查的數據，封閉北行線的可行性低，難度亦高。此外，承建商將會增設流動式電子顯示屏(VMS)，預先提示駕駛者有關的臨時交通安排。

(會後按語：土拓署表示此項工程會在 2021 年第一季至 2023 年第三季進行，不會對正在研究中的北行巴士轉乘站造成影響。儘管如此，署方會密切留意北行巴士轉乘站的興建及實施時間表。)

38. 陳梓峯議員就限制車速方面，提出以下問題：

- (a) 由於工程位置的車流量高，亦有資料顯示 2018 年粉嶺公路工程施工期間，車速曾由每小時 80 公里減低至每小時 70 公里，他就此詢問更改限制車速的準則為何；
- (b) 就粉嶺公路於 2018 年至 2020 年 10 月實施限制車速的安排，他希望警方能提供上述時期在該路段發生的交通意外數字供委員參考；以及
- (c) 他詢問在實施限制車速的安排後，部門是否會定期檢視交通流量及交通意外的數字，從而更改車速的限制。他指早上繁忙時間前往九龍方向的巴士較多，在此情況下實施車速限制，會否對交通造成影響。

39. 張正皓議員希望顧問公司在會後向他提供北行線的交通數據，以便他與運輸署討論有關道路興建的事宜。

40. 主席要求部門或顧問公司代表回應有關北行轉車站的問題，並請土拓署及警方回應委員的提問。

41. 譚建生先生回應如下：

- (a) 土拓署認為車速過快駛經路旁施工地段會對工地施工人員及駕駛者構成危險，加上工程位置的路段是彎

路，經署方與警務處和運輸署的討論及參考過往做法後，決定將車速由每小時 100 公里減低至每小時 70 公里；

- (b) 土拓署已考慮到車速與車流量的關係，車輛行駛時速由 100 公里減至 70 公里，對車流量的影響其實不大，只增加了約半分鐘至一分鐘的駕駛時間；以及
- (c) 巴士的限制車速為每小時 70 公里，因此在該路段減低限制車速對巴士的影響不大。

42. 江東明先生作以下補充：

- (a) 根據路政署的《道路工程的照明、標誌及防護工作守則》，如果在時速 100 公里的路段上進行圍封工程，需更大的安全間距。若按照以上指引，工程在粉嶺公路的彎路圍封需更大的範圍，對工地工人及道路使用者的影響將會更大，因此，綜合以上因素，署方將車速調整為每小時 70 公里；
- (b) 顧問公司與運輸署和警務處每月會定期召開臨時交通措施會議，檢視封路後的交通情況，在工程開展後，顧問公司亦會密切留意情況及提出改善措施；以及
- (c) 就張正皓議員要求提供的交通數據，他將於會後以電郵回覆。

43. 主席詢問警方是否能提供近期於該路段發生的交通意外數字。

44. 徐翼福先生回應，警方未能就上述路段及時段所發生的交通意外提供有關數字。此外，他相信有關部門在工程展開前，會與警務處新界北交通部的道路管理組(RMO)定期召開會議，並通過有關的臨時交通安排。

45. 主席總結，他請土拓署及顧問公司於會後向委員會提交

土拓署

張正皓議員所要求的交通數據，並請警方於會後提交該路段所發生的交通意外數字予委員會參考。

警務處

(會後按語：土拓署表示，根據 2020 年 7 月在粉嶺公路北行所進行的交通調查，於上午及下午繁忙時間的行車流量分別為每小時 3 342 及 3 984 架次。此外，土拓署向警方查詢該路段所發生的交通意外數字，警方回覆表示沒有該項數據。)

46. 徐翼福先生建議相關部門向警務處新界北交通部聯絡時，一併索取所需資料。

47. 主席請相關部門進行溝通，然後一併向委員會提交有關資料。

第 4 項——2021 - 2022 年度北區巴士路線計劃

(委員會文件第 17/2021 號)

第 5 項——提案：要求增設 261 系列及 276 系列巴士轉乘 E 線的優惠

(委員會文件第 11/2021 號)

第 6 項——提案：要求 261X 來回方向不經元朗，及 276C 延至粉嶺並提供全日服務

(委員會文件第 12/2021 號)

48. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東) 1 朱麗儀女士及運輸主任／巴士發展(新界東)1 袁建恆先生列席會議。

49. 主席表示，由於議程第 5 和第 6 項與第 4 項的北區巴士路線計劃有關，他建議把有關議題合併討論。

50. 朱麗儀女士介紹委員會文件第 17/2021 號。

51. 陳惠達議員介紹委員會文件第 11/2021 號及第 12/2021 號。

52. 陳旭明議員提出以下意見：

- (a) 因應 261X 號線修改行車路線，不經元朗市，276C 號線將延長至粉嶺(祥華)開出作為彌補。他指出現時 261X 號線於每天上午和下午繁忙時間均提供兩個班次，但調整服務後，276C 號線只會在星期一至五提供服務，他質疑巴士服務較之前減少兩天，怎稱得上是一個補償的方案；以及
- (b) 他身為祥華區區議員，樂見 276C 號線延長至粉嶺(祥華)開出。由於該線途經元朗大馬路，他相信會有一定載客量，因此他支持陳惠達議員的提案，要求 276C 號線提供全日服務，即使班次為每 30 分鐘一班或每 60 分鐘一班，亦應該每天提供全日服務，以便居民往返粉嶺與元朗。

53. 陳惠達議員提出以下意見：

- (a) 他的兩份提案應在上一次會議上討論，但由於會議順延，在是次會議上才作討論。他感謝運輸署已在本年度的巴士路線計劃中提出類近的建議，並對此表示歡迎；
- (b) 他重申，希望 276C 號線能夠提供全日服務。以往服務粉嶺南與元朗區的 76K 號線，約十年前被取消，居民一直期望有新的路線往返元朗。他在上屆及本屆區議會均有提交提案，要求增設巴士路線，方便粉嶺南居民往返元朗。由於 276C 號線途經元朗大馬路，他相信該線必定會受居民歡迎，值得運輸署與九巴公司考慮為該線提供全日服務；以及
- (c) 他認為 270B 號線的加班服務來得太遲。自 270B 號線提供全日服務後，該線十分受居民歡迎，不論是平日還是週末的下午時間，該線的載客量亦不低。然而班次相隔時間約 28 分鐘，令乘客不欲久等而改乘其他交通工

具，因此他希望盡快落實此建議。若該線一直不加密班次，便會流失客源。

54. 張浚偉議員樂見 274 號線加經科學園的路線安排，方便居民上班。然而，該線只在上午繁忙時間提供兩班去程班次，他建議增設下午繁忙時間的回程班次，以便居民返回北區。

55. 周錦豪議員提出以下意見和建議：

- (a) 他建議考慮遷移 276C 號線的總站至聯和墟，經祥華後再返回原有路線。他同意該線的班次可以較為疏落，但必須要提供全日服務；以及
- (b) 他批評 279B 號線只開辦上午一班去程班次，認為建議不到位。他指開辦新路線時只提供一個班次，載客量自然不高，亦會成為日後不增加班次的藉口，形成惡性循環。他建議開辦新路線時應考慮提供全日服務，儘管班次較為疏落，亦比只提供繁忙時間服務好。

56. 蔣旻正議員提出以下意見和建議：

- (a) 他歡迎 279B 號線途經翠麗花園(馬會道與龍琛路)。他認同周錦豪議員的意見，目前建議該線只提供一班於早上 8 時才開出的班次並不足夠，他希望該線能提供全日服務及增設更多班次。若資源有限，只能提供一個班次，他建議提早服務時間(如早上 7 時)，方便乘客上班。雖然運輸署和九巴公司或會考慮，若只有早上 7 時的一個班次，巴士會出現逼滿人潮的情況，但那便牽涉另一個問題。他亦建議加密班次至四至五班，提供更實質的服務，否則只會淪為一條象徵式的巴士路線；以及
- (b) 雖然本年度的巴士路線計劃未有提及 673 號線，但他建議該線先途經上水圍和翠麗花園，再到天平邨天明樓。此外，他亦建議 673P 號線提供全日服務，方便上水圍和翠麗花園的居民在附近的巴士站乘巴士到港島。

57. 陳惠達議員表示，委員會過往不斷要求完善北區對外的深宵交通安排，包括增設 277 號線系列的深宵服務、延長 270S 號線的服務時間、安排 N373 號線途經銅鑼灣等，但本年度的巴士路線計劃仍未見進展。他相信因疫情關係，這兩年的深宵交通服務需求相對低。他指運輸署已計劃在 2022 年第四季增加 270B 號線的班次，相信署方長遠而言亦可規劃北區對外的深宵交通安排。他續稱，本年度的巴士路線計劃只包含北區區內的深宵交通服務建議，北區對外的深宵交通服務建議則欠奉。

58. 郭瑚豐議員樂見九巴公司在疫情嚴峻期間仍增設 279B 號線前往葵興，並途經大欖隧道轉車站。他相信上水居民及使用大欖隧道轉車站的乘客亦歡迎該新增路線。他希望九巴公司能在上水與大欖隧道轉車站之間，提供更快捷或多元化的路線服務。

59. 溫和達議員提出以下意見和問題：

- (a) 他不滿運輸署仍需視乎乘客需求，增加 978B 號線的班次。他表示已多次在區議會大會、委員會及向運輸署表達加密班次的訴求，但仍未得到回應。他指嘉福邨已出現候車人龍，乘客對該線需求大，因此他不滿運輸署仍「需視乎乘客需求增加班次」，並建議署方到場進行實地調查了解情況。他亦同時批評署方沒有增加 978 號線的班次，疏導乘客，並指出上班的乘客比下班的乘客更重要，因為上班的乘客對座位的需求較大；
- (b) 自 2018 年開辦 274 號線起，他已建議增設下午繁忙時間的回程班次，方便居民返回北區，他希望署方考慮有關要求。此外，他贊成該線加經科學園的路線安排；
- (c) 現時 277A 號線只在上午提供一班去程班次，他要求增加班次及回程服務；
- (d) 他指 N78 號線的車費昂貴，詢問是否有下調的空間；以及
- (e) 他詢問會否開辦 N79 號線的深宵巴士路線，行經蓮塘口

岸，以回應北區居民的訴求。

60. 主席提出以下問題、意見和建議：

- (a) 他不滿 270B 號線的加班安排要待 2022 年才實施。建議只是要求增加一個班次，相信九巴公司有足夠資源提早實施安排；
- (b) 由於 261X 號線是共用 261 號線的巴士資源，他擔心增加 261X 號線的班次，會影響現時 261 號線的服務，詢問能否增加額外資源配合安排；
- (c) 就目前的建議，261X 號線和 276C 號線只會在上午和下午繁忙時間分別提供四個班次，他認為並不足夠，他認為兩條路線均應提供全日服務，尤其是 276C 號線；
- (d) 居民曾向他反映，由於清曉路於早上較為擠塞，若 276C 號線途經清曉路，他擔心會影響去程的時間。他希望九巴公司清楚考慮行車路線是否合適；
- (e) 他同意周錦豪議員的意見，建議可考慮遷移 276C 號線的總站至聯和墟，因為聯和墟有較大的空間以作巴士總站，而祥華巴士總站現時已十分擠迫。他建議在聯和墟研究一個合適的位置，並指此舉對整體路線帶來好處；
- (f) 他不滿 279B 號線只提供一個班次，並於早上 8 時才開出。他不明白安排該線於早上 8 時才開出的目的為何，該班次對上班的市民而言實為太晚，削減該線的吸引力。他建議提早該班次的服務時間，或至少在上午和下午繁忙時間分別提供四個班次，甚至提供全日服務。此外，他詢問此安排會否調配 279 號線系列的巴士資源，並擔心會影響現時 279A 號線的服務；
- (g) 他建議暫時保留僅餘一班的 N42P 號線班次。他指該線現階段的載客量確實不高，因此應待回復正常服務後，再考慮是否需要取消該線；以及

- (h) 261X 號線下午繁忙時間的服務時間，將由現時每 30 分鐘一班，增至每 45 分鐘一班，此舉引起乘客的質疑，他詢問改動服務時間的原由。

61. 朱麗儀女士就委員的問題、意見和建議綜合回應如下：

- (a) 就提升 276C 號線和 279B 號線至全日服務及增設 274 號線回程服務，運輸署已備悉委員的意見。署方會在諮詢相關地區的區議會及落實建議後，密切留意乘客的需求及客量，再考慮相關建議；
- (b) 運輸署早前留意到北區前往葵青區的乘客需求，因此建議增設 279B 號線。署方在收集委員的意見後，會與九巴公司商討該線的班次及服務時間；
- (c) 就北區對外的深宵交通服務，包括安排 N373 號線途經銅鑼灣、延長 270S 號線的服務時間，以及增設 N79 號線等，運輸署已備悉委員的意見。然而，她希望委員明白署方在制定深宵交通服務時，需作多方面的考慮，例如乘客需求、現有的公共交通服務是否與乘客需求相符、建議的服務是否合乎營運效益或是否與現有的公共交通服務重疊等。由於在深宵時段，乘客對公共交通服務的需求相對較低，因此在資源及營運角度的考慮下，專營巴士不一定能在各地區或屋苑提供點對點的服務。署方已備悉委員的意見，並會因應日後的乘客需求再作檢視；
- (d) 自 2019 年 9 月起，673P 號線的上午五個班次已為翠麗花園一帶的居民提供服務。就此路線安排延伸至 673 號線系列或提升 673P 號線至全日服務，運輸署已備悉委員的意見，並會繼續留意乘客的需求；以及
- (e) 運輸署留意到北區前往港島區的乘客需求殷切，因此建議增加 978B 號線的班次，署方會繼續密切留意該線的載客量，而有關落實日期將視乎該線的客量及需求。由於 978B 號線沿途的站點有部分與 978 號線和 978A 號線

的站點相同，因此加強 978B 號線在繁忙時間的班次可望有助上述路線下游分站的乘客較為容易登車。

(陳月明議員於此時離席。)

62. 陳重懿先生就委員的問題、意見和建議綜合回應如下：

- (a) 由於 261X 號線的總站將會延伸至掃管笏，該線將提早服務時間，讓巴士抵達屯門市中心的時間與現時相若，以減低對現有乘客的影響；
- (b) 就提升 276C 號線至全日服務和 261X 號線的班次問題，根據現時的數據，261X 號線的客量在週末明顯較平日低，當該線不再途經元朗，276C 號線將填補服務缺口，相信足以服務大部分上水至元朗的原有乘客，因此九巴公司建議 276C 號線只提供平日服務；
- (c) 關於 276C 號線的路線安排，該線途經清曉路是基於現時 261X 號線的走線；至於可否延長 276C 號線的總站至聯和墟，九巴公司已備悉委員的意見，並會於會後再作研究；
- (d) 現時 270B 號線的班次在晚間維持每 30 分鐘一班。九巴公司曾在疫情前安排該線的班次在晚間加密至每 20 分鐘一班，以配合乘客的需求。惟受疫情影響，乘客需求急跌，因此安排該線的班次維持每 30 分鐘一班。待疫情紓緩後，晚間的乘客需求增加時，九巴公司會與運輸署再作研究，加密該線的班次至每 20 分鐘一班。此外，就 270B 號線的加車安排，九巴公司將視乎客量，有需要時會提早實施有關安排；
- (e) 就 274 號線的回程服務，九巴公司已備悉委員的意見，並會再作研究。九巴公司已預留資源安排該線提供加班服務，若能善用資源安排回程服務，九巴公司會再作研究；
- (f) 在過往的巴士路線計劃裏，九巴公司已有計劃安排 673

號線繞經翠麗花園，目前正進行研究。由於途經翠麗花園會增加額外的行車時間，九巴公司需評估現有的資源是否足夠，抑或需要調配資源來配合有關安排。九巴公司會適時與運輸署商討，期望能盡快實施有關安排；

- (g) 九巴公司作為運輸署監管的公共巴士營辦商，需要根據運輸署的指引處理加班的安排。九巴公司留意到乘客對 978B 號線的需求，因此增加該線的班次；
- (h) 在過往的巴士路線計劃裏，九巴公司已有計劃提供 277A 號線的回程服務，將因應該線的客量再作安排；
- (i) 九巴公司作為運輸署監管的公共巴士營辦商，需要根據路線收費表而制定車費，並會再研究合適的收費；
- (j) 就北區對外的深宵交通服務，九巴公司正與運輸署商討提早及延長 277X 號線的服務時間。若乘客需求高，九巴公司會研究是否需要增設往來上水與九龍東的深宵巴士服務；以及
- (k) 就取消 N42P 號線的安排，由於九巴公司提交予運輸署的數據中顯示，在疫情前 N42P 號線的乘客需求低，亦有 N42A 號線的替代方案。九巴公司經考慮後決定作出上述安排，將對乘客的影響減至最少。

63. 陳旭明議員指出現時 276C 號線只提供平日繁忙時間的服務，該線的定位為應付乘客的通勤需要。然而，現時委員希望 276C 號線能提供全日服務，讓粉嶺居民能在非繁忙時間到元朗購物，定位與現時的安排不同。他質疑運輸署與九巴公司目前沒有提供非繁忙時間的服務，又如何評估該線的乘客需求。他建議先實施試行計劃，例如提供每小時一班車的全日服務，如乘客需求低而需要削減班次，市民屆時便無話可說。

64. 主席提出以下意見：

- (a) 他認同陳旭明議員的說法。現時連接粉嶺與元朗之間的交通接駁困難，因此居民對 276C 號線延長至粉嶺的安

排期待已久。運輸署與九巴公司能安排 276C 號線於平日繁忙時間提供服務，固然值得欣賞，惟他希望能提供更多服務。若日後開辦巴士路線連接粉嶺和元朗，他相信運輸署與九巴公司評估得到乘客的需求不會低，情況就如運輸署與九巴公司留意到粉嶺與屯門沒有交通接駁，而開辦 261X 號線一樣；

- (b) 他不滿 270B 號線的加班安排要待 2022 年第四季才實施。現時為 2021 年 3 月，他相信九巴公司今年便能夠實施加車安排。他理解運輸署與九巴公司或擔心疫情期間該線的載客量不高，但該訴求在疫情前已出現，而目前客量亦逐漸增加，因此他不滿運輸署與九巴公司拖延安排的做法；以及
- (c) 委員多次提及不同路線的班次問題，惟運輸署與九巴公司仍表示需視乎情況而定。整體而言，他認為本年度的巴士路線計劃並不合格。雖然計劃有回應委員意見，但運輸署與九巴公司大多作出拖延或不肯落實有關安排，計劃有需要再作出修改。

65. 陳惠達議員提出以下意見：

- (a) 他在 3 月 5 日(星期五)中午乘搭 270B 號線，載客量達五成，因此他認為有必要加密該線的班次，應付乘客需求；以及
- (b) 他詢問由掃管笏開出的 261X 號線，為何服務時間由下午 6 時 15 分和 6 時 45 分更改為下午 5 時 45 分和 6 時 30 分。他指出第一班車提早了 30 分鐘，並詢問為何作出此安排。

66. 朱麗儀女士表示，運輸署已備悉委員的意見。就 270B 號線的加班安排，署方會與九巴公司再作研究。運輸署亦已備悉委員對 276C 號線的意見，適時會與九巴公司再作研究。

67. 陳重懿先生回應如下：

- (a) 正如運輸署所說，九巴公司會因應乘客的需求，提早落實 270B 號線的加班安排；
- (b) 由於現時 261X 號線的開出時間相對遲，加上該線將延伸至掃管笏開出，九巴公司認為可提早該線的服務時間，以配合下班時段的乘客需求；
- (c) 九巴公司已調配額外資源，讓 276C 號線由現時僅提供上午一個班次提升到於上午和下午繁忙時間分別提供四個班次，並提供雙向服務。九巴公司希望委員支持此方案，並會密切留意乘客的需求，有需要時再逐步投放資源，發展該線至全日服務；以及
- (d) 279B 號線的服務時間是參考自 279A 號線最繁忙的班次，因此安排 279B 號線於早上 8 時開出，並預計行車時間少於一小時便能抵達葵興一帶的工廠區，方便乘客上班。由於開辦 279B 號線是運用額外的新增資源，因此不會影響 279A 號線的資源。就增加 279B 號線的班次問題，由於目前 279A 號線的走線在經過大欖隧道後，與 279X 號線相同，因此九巴公司曾進行研究，或會考慮調配 279A 號線的資源以增加 279B 號線的班次。屆時市民可利用大欖隧道的轉乘服務，分別轉乘 279X 號線到青衣或 279B 號線到葵興，向市民提供更多選擇。九巴公司會根據委員的意見，再作研究。

68. 蔣旻正議員表示，現時 673 號線由港鐵上水站到天平邨天明樓的行車時間為五分鐘，若中途繞經石湖墟郵政局、上水圍、翠麗花園和北區運動場，行車時間便增至九分鐘。他認為在上水圍和翠麗花園設站最為重要，不在石湖墟郵政局和上水圍增設站點亦可，希望能縮短新增的行車時間，約為三至四分鐘。此外，他認為安排兩至三班車中的其中一班繞經上述地點的做法亦無不妥，只要全日能提供服務便可，希望運輸署與九巴公司多加考慮。

69. 周錦豪議員提出以下意見：

- (a) 他原則上同意要善用大欖隧道轉車站，只要路線安排上

能滿足聯和墟前往新界西的乘客需求便可；以及

- (b) 他認同陳旭明議員的說法。在開辦新的巴士路線時，不應該只集中在上午和下午繁忙時間提供服務，此舉未能拓闊客源。若巴士路線只在平日的繁忙時間提供服務，很多居民未能在日常時間受惠。從經濟角度而言，這是巴士公司的損失，他希望巴士公司日後與運輸署討論巴士路線的發展時，能從上述角度考慮。

70. 張正皓議員同意調配 279A 號線的資源到 279B 號線的做法。此舉既能善用大欖隧道轉車站，亦有機會增加 279B 號線的班次。雖然這或會影響聯和墟和上水北的居民，並需要諮詢當區區議員的意見，但本質上他十分同意上述安排，讓北區有三條巴士路線分別前往「葵青荃」(荃灣和葵青區)，亦能使用大欖隧道或城門隧道的轉車站前往粉嶺或上水。此外，他建議 279B 號線的服務可延伸至葵芳。

71. 主席提出以下意見：

- (a) 他認為有必要提早 279B 號線的服務時間；
- (b) 他同意張正皓議員的建議，延伸 279B 號線的服務至葵芳；以及
- (c) 他指委員會同意本年度巴士路線計劃的部分建議，亦沒有任何意見，可按時落實。就委員有意見的部分，例如爭取 276C 號線的全日服務和增加 279B 號線的班次，他請運輸署與九巴公司在會後再作研究，並回應委員會的意見。

72. 陳惠達議員感謝主席的建議。他表示多年來在會議上討論巴士路線計劃時，委員提出的意見都沒有被接納。既然運輸署向委員會呈交巴士路線計劃，便應聆聽委員的意見，作出修改。若運輸署每年出席會議，卻不接受委員的意見，只落實原定計劃，是行禮如儀，並沒有意思，亦有損諮詢架構的功能。他希望運輸署與巴士公司今年能考慮及回應委員的意見。

73. 朱麗儀女士感謝各位委員的意見。就北區的巴士路線計劃，署方已備悉委員的意見，除了諮詢北區區議會外，署方亦會一併諮詢各相關地區的區議會，並在收集所有意見後會再作整合，研究調整方案細節及落實方案。就委員對 279B 號線和 276C 號線的意見，運輸署會與九巴公司再作檢視。

74. 陳重懿先生回應如下：

- (a) 就 673 號線繞經翠麗花園的安排，該建議已在過往的巴士路線計劃中獲得通過，若有需要修改該線的走線，便需要諮詢委員會的意見。九巴公司於會後會與運輸署及委員再作商討；
- (b) 279B 號線將取道荃灣路，經興芳路到達葵涌運動場的站點，再途經葵芳，最後到達葵興總站。由於現時沒有巴士行駛此路線，九巴公司相信會有一定乘客量，並會就班次問題與運輸署再作商討，以改善計劃；
- (c) 就委員對 276C 號線的意見，九巴公司會與運輸署再作商討，了解資源上的運用是否可行；以及
- (d) 最後他感謝各位委員的意見，九巴公司已備悉有關意見。

75. 主席詢問運輸署與九巴公司可否在一個月內就委員所提出的意見進行討論，並把有關結果通知委員會。他指某些路線將安排在本年第三季實施，委員除了對有關安排感到焦急外，亦希望可以進一步完善安排。

76. 朱麗儀女士表示巴士路線計劃牽涉不同地區的區議會，運輸署需要待諮詢所有相關地區的區議會後，把收集的意見再作整合。

77. 主席表示，希望在下一次的委員會會議前收到相關資訊。

第 7 項——提案：要求盡快落實 E43 及提供全日服務
(委員會文件第 10/2021 號)

78. 主席介紹委員會文件第 10/2021 號。他隨後指運輸署與龍運巴士有限公司(下稱「龍運公司」)提交的書面回應並沒有直接回應他的建議。

79. 蔣旻正議員指翠麗花園的居民要乘搭機場巴士十分困難，他身為鳳翠區的區議員，非常支持此項提案。

80. 主席表示，九巴公司將代表龍運公司回應委員提問。

81. 陳重懿先生表示，過往的巴士路線計劃已提出試辦 E43 號線往返上水與東涌，取道吐露港公路及青沙公路前往機場，為期六個月。巴士公司希望盡快落實有關方案，而籌備工作亦快將完成。龍運公司希望待 E43 號線開辦並運作約三個月後，有實際數據顯示行車時間、轉乘到機場後勤區的乘客數目等，再進一步研究如何改善該線的服務。

82. 主席提出以下意見和問題：

- (a) 他對巴士公司的回應感到失望。區議會多年來曾多次討論有關試辦 E43 號線的建議，惟《2017-2018 年度巴士路線計劃》提出開辦該線的建議後，至今仍未有任何進展。
- (b) 他詢問運輸署，若開辦該路線後，委員認為北區內的走線欠妥，署方是否需要再次諮詢多個相關地區的區議會；以及
- (c) 委員以往曾提出由機場巴士 A 線行駛屯門赤鱸角隧道公路(下稱「屯赤公路」)的建議，雖然委員對屯赤公路仍存憂慮，但他認為考慮其收費及路線規劃，E43 號線極具條件取道該公路。然而，運輸署與龍運公司似乎認為上述做法並不可行，而 E43 號線亦不需要繞經機場後勤區。他詢問運輸署與巴士公司，E43 號線取道屯赤公路的建議是否可行。

83. 張正皓議員質疑運輸署與龍運公司是否想開辦 E43 號線，並指居民當然希望增設更多前往機場的巴士路線。他建議可由其他巴士公司，例如城巴有限公司(下稱「城巴公司」)營運該線，並把總站設於翠麗花園。

84. 陳惠達議員表示，E43 號線已討論多年，上屆委員會亦曾到東涌視察環境，研究該線終點站位置的安排。當時龍運公司表示，如該線繞經機場後勤區，路線較長，亦會增加車長的駕駛時間及壓力，故以東涌為終點站較為合適。隨着屯赤公路開通，他曾乘搭 E33 號線從屯門到機場，並認為取道該路段的行車時間比行經青嶼幹線短。既然現時有一條更方便快捷的路線可選，而 E43 號線亦未開辦，他建議先改善路線設計，繞經機場後勤區，才正式開辦該線。但另一方面，原先的路線設計會繞經青衣，若 E43 號線最終取道屯赤公路，便會削減北區前往青衣的巴士路線，葵青區區議會是否同意以上安排乃未知數，屆時運輸署與巴士公司或需要投放後補資源給葵青區居民。他續稱，現時 E43 號線只能取道大欖隧道、屯赤公路或經沙田到青嶼幹線，取道屯赤公路的成本低又快捷，確是一個不錯的選擇，他希望運輸署與龍運公司今年能完成該線的路線設計並開辦路線。

85. 黃炳祥先生就委員的問題、意見和建議綜合回應如下：

- (a) 運輸署已在《2017-2018 年度巴士路線計劃》建議試辦 E43 號線往返北區與東涌，為期六個月，署方與巴士公司亦一致希望盡快安排試辦該線；
- (b) 就開辦 E43 號線，運輸署除了諮詢北區區議會，亦曾諮詢相關地區的區議會，例如葵青區、荃灣區、離島區，從而得出目前的方案。若走線上有任何改動，運輸署需要再次諮詢不同持分者；以及
- (c) 運輸署建議先試辦 E43 號線，以了解乘客的需求，從而檢視是否有需要調整該線的服務及其可行性。

86. 陳重懿先生表示，開辦 E43 號線的建議已在過往的巴士路線計劃中獲得通過，若委員對該線有任何修訂，便需要諮詢相關地區的區議會，該線的實行日期仍是未知數。此外，隨着屯赤公路開通，龍運公司曾就機場巴士 A 線及 E43 號線取道屯赤公路進行研究，並表示有條件重新研究 E43 號線的路線安排。至於是先安排試辦 E43 號線，還是先修訂該線的走線，則視乎委員會的共識。

87. 陳惠達議員建議龍運公司可按原訂路線試辦 E43 號線，但亦須同時承諾按今天所建議的路線，盡快研究一條新的巴士路線—E43A 號線。此外，早前運輸署與龍運公司表示，機場後勤區沒有足夠的泊車位置安頓 E43 號線。他指若該線取道屯赤公路可先繞經機場，並把總站設於東涌北，此走線既方便巴士路線先繞經機場，亦與過往取道青嶼幹線的路線不同。

88. 主席提出以下意見和問題：

- (a) 他同意陳惠達議員的建議，可在原有的提案建議上，增設試辦 E43A 號線的方案，並研究 E43 號線還是 E43A 號線較受乘客歡迎；
- (b) 剛才龍運公司表示有意讓機場巴士 A 線取道屯赤公路，可見此建議可行。他認同張正皓議員的說法，若龍運公司仍然對建議無動於衷，可嘗試讓城巴公司營運該線，並詢問城巴公司的意見；以及
- (c) 他詢問運輸署，若只是在原有的提案建議上，加上試辦 E43A 號線的建議，是否不需要再按程序諮詢，並等待二至三年才有結果。

89. 黃炳祥先生查詢委員會的意思是否指 E43 號線可先按原有方案試辦六個月，另外再按是次提案內容，研究開辦一條新的巴士路線，暫稱 E43A 號線。

90. 主席釐清陳惠達議員的意思：運輸署需確認開辦 E43A 號線，而非先試辦 E43 號線後，再慢慢研究 E43A 號線。他隨

後詢問運輸署可否就以上安排作出承諾。

91. 黃炳祥先生表示，運輸署與巴士公司希望盡快按 2018 年 2 月所提出的原有方案試辦 E43 號線，為期六個月。

92. 陳重懿先生表示，龍運公司已備悉委員意見，同意先試辦 E43 號線。雖然早前提交區議會的計劃上，只提及兩條機場巴士 A 線，然而龍運公司一直有就屯赤公路的開通進行路線規劃及資源安排。至於是先安排機場巴士 A 線行駛新路線，還是與 E 線同時行駛，則視乎委員的意見。

93. 龔樹人先生表示，城巴公司留意到此巴士路線已討論多年。城巴公司將跟從運輸署的安排，如有需要讓其他巴士公司考慮營運該線，城巴公司會與運輸署商討。

94. 主席總結，委員會同意先試辦 E43 號線，但僅屬試驗性質。同時運輸署需要作出書面回覆，承諾按提案的建議，研究 E43A 號線或類似的巴士路線，並公開讓所有巴士公司投標，並盡快向委員會提交方案。

95. 黃炳祥先生表示，運輸署與委員希望盡快按 2018 年 2 月所提出的原有方案，推展及落實試辦 E43 號線的看法一致。此外，有關 E43A 號線的研究，他請龍運公司稍後向運輸署匯報最新的研究進展或提交方案書，他同時亦會把委員的意見轉交運輸署巴士及鐵路科。

96. 主席請運輸署安排以上事項，並書面確認，承諾研究一條新的巴士路線。

97. 黃炳祥先生表示，他會向巴士及鐵路科的負責職員反映委員的意見，同時亦請龍運公司稍後向運輸署提交最新的相關資料以作研究。

98. 主席詢問運輸署，是否未能作出以上承諾。如是，署方

就只是誘導委員同意先試辦 E43 號線的安排。他再次詢問運輸署可否作出書面承諾。

99. 黃炳祥先生回應表示會向相關負責職員反映委員的意見。

100. 主席請運輸署代表跟進以上事項。他表示委員不希望直到 2030 年仍未見到該線的進展，請運輸署盡快作出回應。

運輸署

第 8 項——提案：要求盡快增設北區往返深圳灣巴士服務 (委員會文件第 9/2021 號)

101. 溫和達議員介紹委員會文件第 9/2021 號。他對運輸署的書面回應表示不滿。他認為政府沒有充分考慮北區的特殊情況，亦圍着北區興建大部分具厭惡性的基建設施。他希望北區能提供多一項公共交通服務的選擇，以疏導交通，惟運輸署卻只鼓勵北區乘客乘搭 276 號線系列的巴士到元朗或天水圍後，利用轉乘服務前往深圳灣口岸，然而由北區直接前往深圳灣口岸本來只需十多分鐘。他質疑政府為何未能為北區乘客增設此項公共交通服務，並認為運輸署指深圳灣口岸附近的空間不足，未能增設巴士服務純屬藉口，因未有研究充分證明以上說法。他將持續關注及要求運輸署盡快增設北區往返深圳灣口岸的巴士服務，希望為北區爭取更多便利的交通服務，以便居民使用口岸設施。

102. 陳惠達議員認為，即使乘客對深圳灣口岸的交通服務需求低，仍有一定需求量。他認為在現時正封關的情況下應特事特辦，安排有關交通服務，方便居民前往深圳灣口岸。該交通服務不需要全日行駛，只需提供一兩個班次，讓乘客得悉每天均有交通服務由北區前往深圳灣口岸便可。他相信每天總有八至十位居民需要前往口岸，因此有需要增設特別的巴士服務以方便居民。他希望能研究使用旅遊巴士提供有關服務，為運輸業界帶來出路。

103. 黃炳祥先生表示，運輸署備悉委員意見，亦會密切留意乘客需求。由於疫情期間，口岸正實施檢疫措施，人流不多，雖然如此，署方會繼續密切檢視乘客需求。此外，他補充指乘客除了可以透過巴士路線之間的轉乘安排外，跨境直通巴士在疫情前亦有提供服務，方便市民前往口岸，來往兩地。

104. 主席總結，由於乘客對前往口岸的交通服務有一定需求，只鼓勵乘客使用轉乘服務並沒有意思。他請運輸署及巴士公司考慮提案建議，作出跟進及研究。

第 9 項——提案：要求港鐵交代 12 卡與 9 卡列車「混跑」試行情況

(委員會文件第 18/2021 號)

105. 主席歡迎路政署鐵路拓展處工程師／沙中線(18) 楊杰先生、機電工程署(下稱「機電署」)高級工程師／鐵路 8 李奕暉先生及港鐵公司公共關係經理-對外事務林圓女士列席會議。

106. 陳惠達議員介紹委員會文件第 18/2021 號。他表示原打算召開鐵路事宜工作小組討論有關事宜，但為免太遲討論及需另開會議，他決定於委員會會議上討論此提案，讓委員一同向有關部門及港鐵公司反映情況。他表示，原定於 2020 年 9 月 12 日實施的東鐵線 12 卡與 9 卡列車「混跑」安排因人為因素出現小問題，機電署便已即時暫緩有關安排。惟他認為真正實施上述「混跑」安排後，卻浮現出更多問題，包括全線需在雨天時慢駛、車廂的燈光完全熄滅導致列車未能繼續行駛、衝燈、列車車門位置與月台位置不符等，而港鐵公司目前仍未因應車廂縮減至 9 卡而加密列車班次。然而，新信號系統一直未穩定，他亦不敢要求港鐵公司加密列車班次。他希望機電署交代上述情況的跟進工作。

(陳旭明議員於此時離席。)

107. 周錦豪議員表示，他曾向有關部門及港鐵公司反映對新信號系統的擔心，亦曾到場視察情況，並向港鐵公司反映月台設計的問題(9 卡列車的第一卡需承載 12 卡列車頭三卡的載客量)，惟實際情況未得以改善，更衍生更多列車故障的問題。同時，不少乘客向他反映列車班次比以往疏落，因此他希望能延長 12 卡列車的服務時間，或增加 12 卡列車的班次以疏導人流，而非只沿用目前的方案。

108. 黃凱盈議員表示，港鐵公司應關注東鐵線 12 卡列車轉換 9 卡列車後需加密班次。除了車廂在繁忙時間擠滿乘客，週末的候車時間過長亦成問題，平均一班列車需等候七至八分鐘，乘客不欲久等便會改乘其他交通工具。她希望東鐵線能加密列車班次，但亦同時擔心新信號系統未能承受加密班次的安排，造成安全問題。此外，她表示每次均是透過新聞報道才得悉發生鐵路故障，她希望港鐵公司在公布消息前能先通知委員，並把事情交代得更清晰及提交改善方法。

109. 主席表示，自東鐵線由 12 卡列車轉換 9 卡列車後，不少市民向他反映車廂十分擠迫，乘客在港鐵上水站登車已需要站立。即使東鐵線維持原有的班次服務，每當使用 9 卡列車時，載客量也必定比 12 卡列車少了三卡，因此市民對東鐵線目前的班次服務有很多不滿。此外，他認為現時平日的班次較以往疏落，候車時間因而較長，他質問是源於新信號系統問題而未能加密班次，還是擔心新信號系統的安全問題而故意調整班次。

110. 李奕暉先生表示，政府對「混跑」初期的信號系統及相關列車服務的可靠性並非完全滿意，但認為這屬於初期的磨合問題。由今年 2 月 6 日至今(3 月 8 日)，署方一直留意東鐵線列車的服務安全及可靠性，而目前為止沒有發生任何安全事故。機電署一直與路政署及運輸署保持緊密溝通，並嚴肅敦促港鐵公司盡快就上述服務可靠性問題作出改善。就影響服務時間較長的嚴重事故，機電署亦要求港鐵公司作出詳細調查，並提交成因報告及改善方案。根據機電署的紀錄，「混跑」初期曾出現可靠性問題，但由今年 2 月 28 日到今天(3 月 8 日)，港鐵公司已改善列車延誤的情況，列車延誤個案亦陸續減少。至於新信號系統的班次問題，他請港鐵公司的代表回應。

111. 林圓女士就委員的問題和意見綜合回應如下：

- (a) 她感謝委員在新信號系統投入服務前後，向港鐵公司提供了不少意見，包括乘客上下車的安排等，並感謝委員會提供機會，讓港鐵公司向委員匯報新信號系統的運作情況；
- (b) 港鐵公司理解委員非常關注新信號系統投入運作初期所出現的磨合問題，以及列車運作不暢順的情況，惟運作初期難免需要磨合。港鐵公司一直密切留意新信號系統的運作，並安排人手隨時候命，以立即跟進突發事宜；
- (c) 在車務上，港鐵公司亦會按需要實施即時應變措施，例如當列車班次因事故受影響時，便需要作出車務調度，令列車運作更為暢順。新信號系統運作一個月以來，港鐵公司一直派員與新信號系統的承辦商努力改善系統，加上車務管控措施，列車運作的情况已得以改善；
- (d) 由今年 2 月 6 日到今天(3 月 8 日)，港鐵公司在聽取委員意見後已適切參考。在 9 卡車駛進月台時，安排助理盡快指示乘客往列車較後的車廂登車。就港鐵公司於港鐵大圍站及大埔墟站的觀察，乘客大致上已習慣此上下車的安排，而不同車廂的登車人數亦變得較平均；
- (e) 由於供電故障問題，列車曾出現燈光熄滅或冷氣故障，而「假衝燈」則是系統需要改善。然而，由於列車的操作系统及自動保護系統一直運作，她強調以上問題從沒有影響列車運作安全；
- (f) 在 9 卡列車投入運作初期的早上繁忙時間(早上 8 時至 9 時)，港鐵公司已盡量安排行駛 12 卡列車，並安排特別班次在客量較高的班次(如港鐵大埔墟站或沙田站)開出以疏導人潮；
- (g) 就非繁忙時間班次疏落的問題，港鐵公司會一直留意疫情發展，因應乘客需求，適切調整服務；以及

- (h) 為配合「混跑」安排及新信號系統運作，港鐵公司已增派約 300 名職員以改善月台的管控措施，其成效顯著。港鐵公司會繼續透過推行各種措施，及與新信號系統的承辦商共同改善系統，令列車運作更加暢順。

112. 陳惠達議員提出以下問題、意見和建議：

- (a) 他同意及明白新信號系統投入運作初期難免需要一段磨合期，續詢問港鐵公司是否有加密班次的進度計劃；
- (b) 若港鐵公司以目前的信號系統運作情況向機電署申請加密班次，署方的意見為何；
- (c) 就港鐵粉嶺站的車站安排，除了月台的人流控制措施，他認為施加措施的範圍應延伸至大堂。他觀察到港鐵粉嶺站的上層大堂存有一個問題，由於南面大堂到閘口位置的距離比北面大堂短，因此大部分乘客從粉嶺名都或百和路天橋到達該站時，均選擇使用南面大堂入閘。然而，南面大堂連接九龍方向月台的扶手梯設置於 9 卡列車的車頭前方，導致乘客擠於 9 卡列車的第一卡車廂，情況並不理想。就上述情況，他留意到港鐵沙田站會封鎖其中一條扶手電梯，以鼓勵乘客使用另一條扶手電梯到達列車較後的車廂登車。惟港鐵粉嶺站的大堂設計與港鐵沙田站的不同，乘客進入南面大堂後便不能移動至北面大堂，並使用該方的扶手電梯。他建議在大堂安排工作人員，或以播音系統、顯示屏告知乘客下一班列車為 9 卡列車還是 12 卡列車，引導他們前往北面大堂入閘，到達列車較後的車廂登車。

113. 主席提出以下問題、意見和建議：

- (a) 他詢問港鐵公司是否觀察到 9 卡列車擠滿乘客的狀況。他亦指出由於車廂擠迫，乘客普遍對 9 卡列車的觀感不佳，並有意轉乘其他交通工具；
- (b) 他不滿港鐵公司仍需就加密班次的安排再作考慮，並建

議港鐵公司在週末時派員作實地視察。他曾多次乘搭 9 卡列車，車廂均十分擠迫，而他認為班次疏落是造成問題的主因；以及

- (c) 由於早前曾有車長表示控制室突然失去控制，即使委員不熟悉信號系統的技術，仍十分關注新信號系統的安全。他認為政府部門與港鐵公司固然需要處理「混跑」試行期間所發現的問題，惟他質問機電署，假若日後仍出現「假衝燈」等信號系統誤判，署方是否會先與港鐵公司商討、處理才落實全線轉換成 9 卡列車的方案。

114. 李奕暉先生就委員的問題、意見和建議綜合回應如下：

- (a) 機電署作為鐵路安全的規管者，一旦發現鐵路出現不安全的情況，署方會要求港鐵公司停止相關部分的鐵路服務，以確保鐵路安全；
- (b) 就港鐵公司申請加密班次的意見，運輸署會作出相關考慮；惟以系統的能力而言，列車加密班次不成問題；
- (c) 機電署與港鐵公司已就「假衝燈」事故的新聞報道作出相關回應。他補充，過往的「假衝燈」事故主要於車廠內調度時發生，根據機電署的紀錄，當中並沒有任何「假衝燈」事故引致服務延誤。機電署得悉港鐵公司正落實軟件更新計劃以改善情況，署方會與港鐵公司密切跟進；以及
- (d) 就車長表示控制室突然失去控制的相關新聞報道，機電署與港鐵公司已作出回應。根據調查結果，相關鐵路系統曾顯示故障，但整體系統(包括保護系統)運作正常，因此機電署認為上述情況對鐵路安全並沒有影響。

115. 林圓女士就委員的問題、意見和建議綜合回應如下：

- (a) 港鐵公司會就班次安排及整體的載客量再作研究。就港鐵公司的觀察，在啟用新信號系統及「混跑」安排實施

後的早上繁忙時間，乘客大多能乘搭當刻到達月台的列車。同時，港鐵公司亦有安排特別班次以疏導人潮；

- (b) 就於港鐵粉嶺站大堂增設顯示屏，以便在乘客抵達月台前提早分流的建議，港鐵公司會再作研究；
- (c) 她補充「假衝燈」事故並不涉及列車越過停車信號的情況。由於舊信號系統沒有警號顯示上述情況，而新信號系統則有警告顯示，因此港鐵公司認為是系統發出了不需要的警號導致出現以上情況。港鐵公司會與新信號系統的承辦商跟進上述情況及適切調教，減少系統發出不需要的警號；以及
- (d) 港鐵公司一直與前線同事保持溝通，重視他們的意見、關注他們運作及駕駛列車時所遇到的情況，並作出即時跟進，例如與新信號系統的承辦商改善系統顯示上的問題，令整體運作更為暢順。

116. 主席憶述早前於港鐵粉嶺站進行視察時，他已建議港鐵公司在該站的大堂增設顯示屏，列明下一班是 9 卡列車還是 12 卡列車，讓乘客登車前有心理準備應到哪一卡車廂候車，以理順整個安排。惟目前為止，港鐵公司對上述建議仍未有任何安排，他請港鐵公司代表向公司反映意見。此外，由於此項議題涉及鐵路服務，他建議把議題轉交鐵路事宜工作小組繼續討論，他希望港鐵公司代表於下一次工作小組會議回應委員的建議。

秘書處
港鐵公司

117. 主席宣布午休，並於下午 2 時正續會。

(會議於下午 12 時 51 分暫停，並於下午 2 時 04 分繼續。)

第 10 項——提案：要求政府馬上研究增設新界東北往來市區「三條公路」
(委員會文件第 4/2021 號)

(高維基議員於此時到席。)

118. 主席介紹委員會文件第 4/2021 號。他對運輸署的書面回應感到失望，回應指政府已有一系列相應的改善措施及擴展工程，惟他認為問題的主因是北區只有兩條公路可走。現時吐露港公路及新界環迴公路已非常擠迫，但新界東北及新界西的人口正逐漸增長，他認為再不研究增設第三條公路便會太遲。同時，他亦提出打通大帽山以興建隧道，及增設一條公路通往青朗公路的建議。他相信有關研究需時 30 年以上，因此他希望立即展開研究，以應付未來 30 至 50 年後市民的需要，讓市民日後不需再忍受交通擠塞的痛苦。

119. 張正皓議員表示，他原則上絕對支持此提案建議，亦看見其必要性。他指新界的地形為一個環迴，往來不同地區十分浪費時間，他原先認為打通大帽山由大埔粉嶺一帶直達荃灣的方案並不可行，然而香港已先後成功興建龍山隧道及尖山隧道，隨後亦有大嶼山的填海工程，可見只要技術上可行，工程便有可能成功。他補充，大帽山下沒有什麼大型基建項目及設施，因此貫穿其中是可能的。除此之外，他亦提出打造新的新界交通網絡，例如將林錦公路、粉錦公路和荃錦公路改為交通幹道，兩線雙程行車。此外他認同主席的意見，他並不是要求運輸署立即接受其建議，然而「前人種樹」需時，現在便應該開始研究，發掘不同可行性。

120. 曾翠珊女士表示，運輸署和路政署在 2020 年 12 月已開展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，署方會以高層次角度檢視北區及全港的策略性交通，她相信該研究能回應主席的建議。

121. 陳惠達議員表示，只要有一個長遠的發展規劃，任何方案他亦接受，包括在粉嶺公路或吐露港公路加建一層隧道或天橋。他憶述區議會數年前到新加坡考察的時候，留意到當地有一條橫跨南北部的公路，不論上層及地底均有車輛行駛，情況就如灣仔繞道，因此他認為在吐露港公路加建一層隧道或天橋亦是可行的方案。而根據規劃署的資料，北區的人口將會增長一倍，因此他認為需要盡早進行交通規劃。

122. 主席對運輸署已展開策略性研究表示欣喜，惟他詢問署方現時是否已有任何初步方案或建議以解決此問題。

123. 曾翠珊女士回應，待研究完成後，運輸署會適時向委員會交代研究結果。

124. 主席詢問研究需時多久。

125. 曾翠珊女士表示，她將在會後補充有關資料。

(會後按語：運輸署表示，《跨越 2030 年的主要幹道策略性研究-可行性研究》已在 2020 年 12 月展開，為期約 27 個月。)

126. 主席總結，他請運輸署在會後補充有關資料，並盡快得出研究結果。

運輸署

第 11 項——提案：要求交代粉嶺公路「北行巴士轉乘站」的可行性研究結果

(委員會文件第 19/2021 號)

127. 主席介紹委員會文件第 19/2021 號。他指運輸署及土拓署已就提案提出三個建議位置，他對此提出以下問題和意見：

- (a) 圖中劃出位置一的範圍很大，亦包括屬於華明的路口，他詢問轉乘站的確實位置為何；
- (b) 市民對位置三的彎位設計感到擔心，但亦欣喜該位置接近現時的南行轉乘站。他詢問署方有否對該位置作出風險評估；
- (c) 位置二的設計較遠；以及
- (d) 他請有關部門先講解有關提議的想法和方案，及後再

讓委員發表意見。

128. 陸彥材先生表示，土拓署因應運輸署的建議，在粉嶺公路北行方向的三個位置，委聘工程顧問研究在有關地點設置巴士轉乘站的可行性，而該研究尚在進行。至於為何選擇該三個位置，他請運輸署代表補充。

129. 黃炳祥先生表示，土拓署已表示該研究尚在進行，預計最快可在 2021 年年中完成，屆時相關顧問及部門會向委員會交代有關資料。

130. 主席詢問究竟是哪個部門負責該項目，並請土拓署代表向委員會進行初步簡介。

131. 陸彥材先生表示，土拓署正就位置一及位置三進行研究。就位置一，顧問公司現正研究在粉嶺公路往百和路支路的斜坡旁邊興建北行巴士轉乘站，一方面可轉左往百和路，另一方面可加設百和路往粉嶺南的路線，兼顧不同巴士前往粉嶺南及粉嶺北的需要。而該研究尚在進行，將於稍後時間再向委員會匯報研究結果。

132. 陳惠達議員表示，其他政府部門去年就粉嶺第 48 區公營房屋發展計劃諮詢區議會時，議員曾表示該房屋發展計劃須配合北行巴士轉乘站的發展，方可繼續討論。當時有關部門表示，去年年底會有轉乘站的研究結果，惟現時他所得到的資料只有文件的附件的建議位置圖。他希望有關部門盡快得出研究結果及詳細資料讓委員參考，否則便顯得議員因北行巴士轉乘站而阻礙其他項目的發展。

133. 主席表示，由於在不同位置興建轉乘站會帶來不同的影響，他建議有關部門與房屋署溝通。他補充，建議的位置亦與議程第 3 項所提及的粉嶺繞道工程相近。就此，他詢問土拓署在進行研究時會否諮詢其他政府部門。

134. 周錦豪議員詢問有關部門有否在配合粉嶺繞道的工程的前提下，提出該三個建議位置。他指出根據粉嶺繞道的位置，若在位置一興建轉乘站，未必能符合北行方向的乘客需求。因此他希望北行巴士轉乘站的工程能與粉嶺繞道的工程配合，以便利居民。

135. 陸彥材先生回應，土拓署希望在 2021 年年中聯同運輸署向委員會匯報研究結果。此外，他會於會後聯絡相關同事，請他們與房屋署及粉嶺繞道工程相關的同事協商。至於為何選擇該三個位置，及有否與粉嶺繞道的工程作出配合，他請運輸署代表補充。

136. 張正皓議員表示，由於暫時未有研究結果，他請部門代表向相關同事反映委員的意見。他認為周錦豪議員所提出有關粉嶺繞道的意見十分重要，雖然位置一既方便，地方亦大，然而若乘客在該處轉車後，巴士需要繞經舊路才到達聯和墟，實屬不智；同時，前往上水的乘客亦未能享受北行巴士轉乘站帶來的方便。他認為北行巴士轉乘站的功能是乘客在該處轉車後，往上水的巴士可直接駛至雞嶺迴旋處；往粉嶺的巴士可在相關的路口駛出；往聯和墟的巴士可行經粉嶺繞道；往粉嶺南的巴士則可在百和路駛出，這才能達致分流。因此，他建議該轉乘站應設置在較前的位置。

137. 高維基議員表示，相信蓮塘口岸開通後，會有更多跨境巴士行經龍山隧道，然而位置二設於龍山隧道的橋底，乘客未必能在該位置轉乘。因此，他傾向選擇位置三或南行巴士轉乘站對面的附近位置，以有效服務需要使用龍山隧道出入的乘客。

138. 陸彥材先生回應，土拓署已備悉委員的意見，他會把有關意見轉交相關同事及顧問公司以進行餘下的研究，研究完成後會再向委員會匯報。

139. 主席表示，現時的方案並非正式的研究結果，他詢問有關部門最快何時能向委員會提交研究結果。

140. 陸彥材先生回應，希望最快能在下一次會議向委員會介紹有關研究的進展。

141. 主席總結，委員會將等待正式的研究結果發表後再作討論。他認為最重要的是不同部門之間能協調，以免建議的位置與其他發展項目相撞，並期待土拓署能在下一次會議提交有關研究結果。

142. 主席表示，由於巴士公司需要先行離席，他建議調動議程，提前討論議程第 24 項。

第 24 項——續議事項：要求巴士 273A 號線往彩園方向取消轉入清城路

(第 6 次會議記錄第 122 至 144 段)

143. 主席請運輸署和九巴公司代表匯報跟進情況。

144. 黃炳祥先生表示，運輸署因應委員於上次會議的要求，諮詢了清城路四間中小學對巴士 273A 號線往彩園方向取消轉入清城路的意見，而四間學校的校長已聯署回覆表示不贊成有關建議。正如運輸署在上一次會議提交的書面回應，調查結果顯示乘客在上下課時間對清城路的巴士站使用有相當需求。因此，綜合學校校長的回覆及運輸署的調查結果，運輸署現階段沒有計劃取消現有的路線安排。至於清城路的車輛違泊問題，運輸署已請警方加強執法，以改善該路段的交通擠塞情況，讓路面及巴士服務回復暢順。他請警方就最近的執法安排及成效作補充。

145. 徐翼福先生表示，自上次會議後，警方已加派警員到清城路一帶作出檢控，尤其是下午放學時段。警方亦會透過警民關係組與相關學校保持聯絡，並持續執法。

146. 張正皓議員表示，此議題本只是一個小問題，卻亦引申到整個北區的交通問題：巴士路線該站站停，還是只行經主要幹道便可。而從是次議題中的校長回覆可見，便是需要站站停。此結果亦可作為新界東北及古洞北發展的借鏡，該處有一個「鎖匙圈」的路線設計，究竟巴士屆時應否駛進圈內，如要，便需要警方執法以避免交通擠塞。由此項議題可見，居民均不願意多走幾步，並希望巴士提供點對點服務，才導致整個北區容易造成交通擠塞。

147. 主席表示，他明白市民當然希望巴士服務能到達方便自己出入的地點。點對點的巴士服務固然是好，然而也衍生出很多問題，當中亦涉及違泊和執法的問題。他希望運輸署在規劃路線時能作出平衡，尤其當巴士開始提供服務後，乘客的出門習慣已成，如要更改路線，市民當然會有意見。他表示本屆區議會不希望因以上問題而最後影響整個北區的交通規劃。他請運輸署與學校保持溝通，制定其他替代方案，以紓緩該處的交通問題。

第 12 項——提案：要求粉嶺公路(牽晴間、碧湖花園、粉嶺中心及粉嶺名都段)改建全覆蓋式隔音屏障
(委員會文件第 20/2021 號)

148. 主席介紹委員會文件第 20/2021 號。他表示不少居民曾向他反映上述路段的噪音問題嚴重，尤其是粉嶺中心面向粉嶺公路的單位。他指火車路軌附近設有全覆蓋式的隔音屏障，因此噪音問題相對較輕，然而旁邊的粉嶺公路只設有半覆蓋式的隔音屏障，噪音問題不分晝夜，影響居民的生活作息。他續稱，隨着北區未來的人口增長及城市發展，預計粉嶺公路的車流量亦會大增，噪音問題將會更嚴重。此外，他表示對環境保護署(下稱「環保署」)的書面回應及署方不派員出席是次會議，感到失望。

149. 黃凱盈議員表示，現有的隔音屏障已興建多年，而環保

署卻沒有打算為該路段進行測試，以更新其交通噪音的數據。她希望環保署能研究該路段的交通噪音水平，以最新的數據考慮該處應否興建全覆蓋式的隔音屏障，而並非在沒有數據提供下，拒絕提案的建議。她希望主席在會後發信予環保署，要求署方進行上述研究，並提供數據予委員會參考。

150. 張正皓議員提出以下意見及建議：

- (a) 由於環保署有常設代表出席社區建設及環境改善委員會的會議，他建議把此議題轉交該會討論；
- (b) 現有的隔音屏障或能發揮作用，因此碧湖花園和牽晴間的相關噪音投訴不多，亦因而顯得沒有隔音屏障覆蓋的粉嶺中心與粉嶺名都噪音問題嚴重；
- (c) 他認為興建全覆蓋式的隔音屏障頗為誇張，但亦無不可。此外，環保署指興建隔音屏障受到消防安全、通風及景觀等因素限制，他認為粉嶺公路毫無景觀可言，質疑興建隔音屏障會影響到誰的景觀，至於以考慮通風及消防安全為由則較為合理；
- (d) 於居民而言，現時沒有隔音屏障覆蓋的路段，必定比有隔音屏障覆蓋的路段有較嚴重的噪音問題。對於沒有隔音屏障覆蓋的路段，其噪音水平是否屬合理水平，環保署應進行數據研究以證明該處沒有噪音問題。否則署方應興建隔音屏障或進行相關噪音緩解的工程，給予居民一個更好的交代；以及
- (e) 最新的低噪音路面物料成效顯著，當車輛駛經該段路面時，交通噪音明顯減少。而碧湖花園旁的行人路亦因為有隔音屏障的覆蓋，相對寧靜，因此加建隔音屏障前後，噪音的嚴重程度有明顯差異。他再次建議環保署進行研究，反映該路段的噪音情況，並提供相關數據，讓署方與居民有理有據地討論。

151. 主席總結，環保署提交的書面回應令人失望，亦沒有提

供數據顯示現有的隔音屏障已充分解決該處的噪音問題。他建議委員會致函環保署，對署方未有派員出席是次會議表示不滿，並要求署方提交該路段噪音水平的數據。他亦建議把此項議題轉交社區建設及環境改善委員會討論及跟進。

(會後按語：委員會主席已於 2021 年 3 月 29 日致函環保署署長。)

第 13 項——動議：要求拆除行人天橋的鐵幕 (委員會文件第 3/2021 號)

152. 主席表示，動議由黃凱盈議員提出，林卓廷議員、陳旭明議員、林子瑋議員和郭焯豐議員和議。

153. 黃凱盈議員介紹委員會文件第 3/2021 號。

154. 陳惠達議員支持動議，並表示社會上有不少意見希望可以還原社區面貌，社會盡快恢復正常。他指不少政府部門已進行清理工作，例如重新粉飾連儂牆，而警察總部亦已移除水馬高牆，故他希望可以盡快拆除行人天橋的鐵幕，使整體社會氣氛盡快恢復正常。

155. 張正皓議員表示，即使不拆除鐵幕也會有人向附近道路拋擲雜物，他建議署方可興建全覆式隔音屏障及防護罩，既可保護高速公路，又可起隔音之效，亦可妥善運用公帑，一舉多得。

156. 主席認為張正皓議員的意見不失為一個好提議，可為環保署提供多一個興建全覆式隔音屏障的誘因，即保障公眾安全。另外，路政署的書面回應指「政府會觀察有關情況一段時間」，他詢問一段時間是指多久。他強調既然當初加設圍網是臨時性質，並非永久，現風險已除，理應盡快拆除圍網。

157. 談必正先生表示，路政署備悉委員的意見，他會向負責同事反映，但現階段沒有進一步的資料可提供，如有消息會盡快向各委員交代。

158. 黃凱盈議員表示，此動議曾於去年提出，當時的書面回應的字眼與今天的書面回應皆相同。她指其他政府部門都已陸續進行清理工作，還原香港原本的面貌，惟路政署卻一直拖延拆除天橋鐵幕一事。就回覆指有關加設臨時圍網的安排是政府的集體決定，她詢問是哪幾個政府部門的集體決定。

159. 談必正先生回應，他現時沒有相關資料可提供，將在會後嘗試聯絡有關同事，如有資料，他會再向委員交代。

160. 張正皓議員向路政署提供一個拆除鐵幕的合理誘因：拆除鐵幕可方便警方在高速公路安裝流動式偵速攝影機，既可起阻嚇作用，又可防止交通意外發生。他建議署方可向相關部門直述上述原因。

161. 主席表示，委員已就動議進行討論，有關部門亦已作出回應，現在進行表決。根據《北區區議會常規》第 31(1)條，如動議在投票中得到絕對多數票的支持，便可獲得通過。絕對多數票即在所投有效票中(不包括棄權票)取得超過一半票數。

162. 主席宣布，表決結果是 9 票支持(林子琮議員、周錦豪議員、陳梓峯議員、郭瑚豐議員、張正皓議員、張浚偉議員、黃凱盈議員、劉其烽議員和羅庭德議員)，0 票反對，1 票棄權(高維基議員)。動議得到絕對多數票的支持，獲得通過。

(註：進行上述表決時，會議有 11 名委員列席。由於陳惠達議員於此時不在席，因此只有 10 名委員參與表決。)

163. 主席建議把有關議題列作續議事項繼續跟進，以便路政署向委員會匯報跟進情況。

秘書處
路政署

第 14 項——提案：要求交代粉嶺北新發展區未來提供的各類泊車位數量

(委員會文件第 21/2021 號)

164. 主席介紹委員會文件第 21/2021 號。他不滿署方仍未正面回應提案的訴求。近年運輸署提倡在新發展區興建混合式停車場，並表明不會興建停車場大樓，車位數量會交由屋苑決定。但他認為即使在屋苑增加車位，相信亦是以私家車位為主。他要求署方交代各類泊車位數量，因該處有不少謀生車輛，即大型貨車，惟附近一帶的發展未能滿足這些謀生車輛的泊車需要。總括而言，他要求署方勿再以會審視之類的說法作為回應，而是要提供確實的規劃及建議，估算未來能提供多少個各類泊車位。

165. 陸彥材先生回應，土拓署暫時沒有新的資料補充，而泊車位的數量是根據《香港規劃標準與準則》和運輸署的要求作審視。

166. 周錦豪議員表示，土拓署仍以《香港規劃標準與準則》作審視是浪費時間，認為若該準則可行，便不會出現這麼多違泊。他表示數據是一項很重要的參考指標，無奈署方沒有數據提供。他指出，既然新界北新發展區仍處於規劃階段，在規劃上應預先堵截或修補以前規劃方面累積的缺憾，以及引致的問題。若署方仍堅持以該套準則及一地多用的原則處理，問題始終無法解決。他重申，參考以往經驗，若該準則可行，北區便不會出現這麼多違泊。他明白署方於此刻在規劃或發展上未能作出任何承諾，但期望署方代表能向上層反映委員的意見，避免落實發展後，問題便無可挽救。

167. 張正皓議員提出以下意見和建議：

- (a) 他擔心待設計完成後，署方又會表示不能作出任何修改；故署方應趁着現時仍在規劃，聽取委員的意見方落實規劃方案；
- (b) 雖然北區經常要求興建停車場以增加泊車位，但大家都

明白其難處在於土地不足，即使政府願意撥款興建停車場，也不容易尋覓適合的土地，特別是粉嶺。故現時粉嶺北新發展區正提供一個改善的機會，可處理現有的問題；

- (c) 違泊有兩大原因，一是車位不足，二是車位昂貴，駕駛人士認為被抄牌的罰款比租車位便宜，故寧願冒險違泊。總結而言，皆因車位不足，才造成違泊、擠塞以及其他一連串的交通問題，只要解決違泊問題，所有交通問題將會迎刃而解。他表示即使警方勤於執法，也難以完全杜絕違泊，故此認為需要在制度上處理，即要提供足夠的車位及降低車位租金；
- (d) 違泊問題包含兩個部分，一是私家車，二是重型車輛。他建議在私家車方面，可使用插針式的方法增設車位；而重型車輛方面，則可參考坊間一些貨倉及巴士廠的設計，以多層停車場的方式供重型車輛停泊，而政府其後亦可在這些多層停車場上興建物業、公園等；
- (e) 在此委員會會議所提出的問題大多源於泊車位不足。只要車位足夠，所有巴士、交通擠塞、道路工程等問題都會迎刃而解；以及
- (f) 他對於《香港規劃標準與準則》的內容略有所知，但認為北區與市區的情況不同，不能純粹按屋苑與居民的數量，決定興建多少車位。由於北區較為偏遠，駕駛及乘車的時間都較其他地區長。居住北區的人士都為了方便出人才選擇自駕，而他相信自駕人士將來都不會減少。總括而言，他期望在興建新發展區前，預先規劃好泊車位，加上警方的執法行動，多管齊下，方能有效解決北區的交通擠塞及違泊。

168. 羅庭德議員提出以下意見和建議：

- (a) 每次討論北區的交通問題時都會把焦點落在「以鐵路為骨幹」的交通政策上。一般而言，政府在規劃周邊的物業和房屋項目後，才會考慮大型的交通規劃，在此因素

下許多交通配套及工作都會落後；

- (b) 他認為新發展區的公園及球場具有潛力發展泊車位。他建議北區所有球場可向上或向地底發展以興建停車場，並認為此乃務實的做法。參考現時北區的球場，如石湖墟、聯和墟、華心邨及華明邨等地方的球場都處於人流旺盛之處，而單純只作球場用途較浪費，故他認為需要認真善用這些球場；
- (c) 對於粉嶺北新發展區，他知道除了房屋項目，也有一大片位置預留作公共空間，他希望向地底發展或向上空發展的方案可獲納入研究範圍；以及
- (d) 政府一方面以鐵路網絡作為整個交通政策的主軸，但另一方面，亦不見得政府有多大的決心遏制私家車。香港擁有天然的地理優勢，有過海隧道、過山隧道，若政府想認真減少車輛數量，可考慮增加隧道費至天價，此舉必使私家車的數量大減；相反，對於巴士或小巴則只收取象徵式 1 元的隧道費。總括而言，政府需要遏止私家車的數量，同時也需要改善相關配套。

169. 主席補充，在 2020 年 11 月的土地發展、房屋及工程委員會會議曾談及有關粉嶺北第 15 區東的公營房屋發展計劃，房屋署亦展示了其中一處的規劃圖。他指政府在規劃大型項目時，各部門理應互相配合，惟現時各部門做事各自為政。他詢問土拓署有否與房屋署或其他相關部門舉行聯合會議商討此項議題，如沒有，區議會樂意作為不同部門的聯絡橋樑；如有，他請土拓署交代有關規劃。

170. 陸彥材先生回應，土拓署與其他相關政府部門有定期舉行聯合會議，共同討論新發展區內的規劃細節。此外，對於委員建議在政府地方、公園地底或公共空間興建供大型車輛停泊的車位，他將在會後向有關同事反映相關意見，讓有關同事跟相關部門，如規劃署、運輸署及房屋署等再作商議。

171. 主席建議把有關議題列作續議事項繼續跟進，以便土拓

秘書處

署向委員會匯報跟進情況。

土拓署

第 15 項——提案：要求增加區內電單車泊位
(委員會文件第 5/2021 號)

第 16 項——提案：要求檢視及清理北區電單車死車
(委員會文件第 22/2021 號)

172. 主席表示，由於議程第 15 和第 16 項均與電單車有關，他建議把有關議題合併討論。

173. 林子琮議員介紹委員會文件第 5/2021 號。

174. 張正皓議員介紹委員會文件第 22/2021 號。

175. 林子琮議員提出以下意見：

- (a) 運輸署的書面回應指署方有增加路旁電單車泊車位，但她指出增設的位置主要集中在粉嶺南及聯和墟一帶，上水則沒有；以及
- (b) 書面回應指政府正按照「一地多用」的原則，在合適的政府、機構或社區設施附近提供公眾泊車位。她曾就電單車泊位的問題詢問領展，領展解釋不增設電單車泊位的原因是會虧蝕，提供私家車的泊車位比電單車的泊車位更有利潤可圖。領展提議可諮詢房屋署及運輸署，把彩園邨不同樓座的空地位置劃設為電單車泊位。她表示現時不乏駕駛電單車人士，電單車泊位不足實為嚴重的問題。

176. 周錦豪議員提出以下意見和問題：

- (a) 聯和墟垃圾站附近是最多電單車停泊的位置之一，且有電單車停泊一兩年之久都未被清理，而他曾就此問題與

北區民政事務處(下稱「民政處」)聯絡，可惜直至上星期電單車仍沒有被清理。他補充，聯和墟垃圾站對出位置為學校及緊急車輛通道，棄置電單車會對附近的居民及學生造成影響，故希望署方多加巡視及加快清理行動；

- (b) 他不清楚清理這類棄置車輛及違泊電單車的程序有多複雜，署方的回覆指清理行動需要不同部門分別執行，但他發現最終從來也沒有部門清理這些電單車；以及
- (c) 對於運輸署的書面回應指，署方會與相關政府部門商討聯合清理行動的安排，並會將有關地點納入行動範圍，就此他詢問兩個問題：第一，安排行動需時多久，他向民政處反映情況已差不多一年，他不能接受經過一年仍未能處理電單車的問題；第二，如日後再有同類情況發生，可否加快處理，例如定期巡視黑點，並於限期內處理「死車」。

177. 陳梓峯議員同意上述委員的觀點。他詢問可否考慮在已有電單車泊位的屋苑附近，再增設數個電單車泊位。另外，就運輸署的書面回應指，最近一次的清理行動成效理想，他詢問署方如何定義「成效理想」。

178. 蔣旻正議員表示，上水圍亦面對同類問題，許多沒有行車證的電單車被棄置於上水圍的停車場，他希望署方能盡快進行清理行動。另外他表示，雖然翠麗花園的電單車死車問題不太急切，但亦希望署方能處理。

179. 高維基議員表示，在早前的聯合清理單車行動，電動單車的死車未被納入清理範圍，故詢問署方會如何處理電動單車。

180. 張正皓議員提出以下意見和問題：

- (a) 由於電單車可免費使用俗稱「骨位」的泊車位，估計極少人會願意付費在停車場泊車，因此認為署方建議發展商增設需要付費泊車位的作用不大；

- (b) 政府除了需要增設更多泊車位，也需要清理長期違泊及霸佔泊車位的電單車，以釋出更多泊車位；以及
- (c) 他詢問聯合清理行動將於何時進行、整個流程為何，以及是否需要委員向相關部門提供違泊電單車的地點，以確保清理行動有效。。

(羅庭德議員於此時離席。)

181. 主席補充，關於電單車死車的問題，天平邨附近也有類似的個案，其中一架死車已停泊兩年，他曾尋求食物環境衛生署(下稱「食環署」)協助，但食環署判斷該電單車屬財物而非垃圾，因此不予處理。其後警方介入並張貼告示，最終確定該死車無人認領。當個案轉交給北區地政處(下稱「地政處」)處理時，地政處又表示個案不屬於其管轄範圍。總言之，各政府部門互相卸責。最後，幸有北區民政事務助理專員林紫恩女士協調處理該個案。他請林女士稍後解釋為何死車問題一直未能解決，以及協調的進展如何。總結而言，他覺得各政府部門花了這麼久時間仍未能解決死車問題荒謬。

182. 林紫恩女士就委員的問題和意見綜合回應如下：

- (a) 政府一直關注死車問題，此問題已存在已久，並且不只發生在北區。以她理解，油尖旺區早前已試驗聯合行動的操作模式，由民政事務總署(下稱「民政總署」)與相關部門聯合推動。現時民政總署及其他政府部門仍在審視整個行動的成效；
- (b) 她解釋死車問題一直難以解決的原因，是因為部門之間分工複雜，例如由哪個部門負責判斷死車、拖走死車、張貼告示、安置死車，以上工作由不同部門負責，分工需時。民政總署現時仍在檢視行動成效，完成後會盡快排列各區試驗行動的次序；
- (c) 她明白北區的死車問題逼切，但其他地區的死車問題

更為嚴重。她為現階段未能提供清理行動的時間表感到抱歉，但會繼續向民政總署追問有關安排；

- (d) 對於委員提問日後如有同類型的事件發生，可否加快處理速度，她表示如已妥善分配好各部門的工作，相信處理死車投訴的速度會加快；
- (e) 就陳梓峯議員提問署方如何定義「成效理想」一事，她相信該書面回應屬於議程第 17 項，她將於稍後時間再作回應；
- (f) 她歡迎各委員以電郵向她提供死車的地點，以便她作統籌，並排列清理死車地點的先後次序；
- (g) 她已向民政總署反映電動單車的問題，由於電動單車存有灰色地帶，故民政總署仍在研究；以及
- (h) 她歡迎委員向她查詢任何有關電單車死車的問題。

(會後按語：民政處已將有關電動單車的個案轉交地政處處理。)

183. 葉祖蔭先生回應如下：

- (a) 死車問題在法例框架下較為複雜，例如當一架車輛沒有行車證或缺少了車輪，它還可否被稱為一架車，相信不同人有不同的看法，故運輸署在書面回應上亦只引用土地條例處理。由於處理死車過程複雜，因此交由民政處作統籌，協調各部門的分工；
- (b) 運輸署會定期檢視死車問題，而署方亦有跟進最近在區內巡查期間所發現的懷疑死車個案，並轉交相關部門處理；
- (c) 古洞街市也新增了電單車泊位。委員如發現適合的泊車位置，歡迎向署方提供有關資料；以及

(d) 他會向屋邨辦事處反映在彩園邨增加電單車泊位的建議。

184. 周錦豪議員感謝林紫恩女士的回應。惟他不明白為何因為其他地區的死車問題較為嚴重，致使未能提供北區聯合行動的時間表。據他理解，各區應可以自行處理區內的問題，而無須等待民政總署的安排。

185. 林紫恩女士回應，現時清理行動由民政總署統籌，並與不同部門共同訂下執行框架。她相信民政總署所排列的次序並非指各區輪流行動，而是數區應可同時行動。她現時只掌握初步消息，並已向民政總署反映北區死車問題嚴重，如有時間表會盡快通知委員。她將於會後與周錦豪議員跟進聯和墟的死車地點。

186. 主席詢問，最終的聯合行動會由哪些部門負責及參與。另外，他建議運輸署可主動向委員提供合適的電單車泊車位置，期望雙方能合作，研究未來可供停泊的電單車位。

187. 林紫恩女士回應，在整個聯合行動中，民政處負責統籌及協調，也會處理投訴和收集黑點；運輸署負責檢查及判斷在公共道路上的死車；路政署負責移走在公共道路上的棄置車輛；地政處則負責處置在未批租或撥用的政府土地上的棄置車輛。她暫時只能初步提供以上資料，而實際執行時或會有更多部門參與，但詳情有待公布。

188. 主席詢問，整個試驗計劃共花了多少時間處理。

189. 林紫恩女士回應，由於該行動由民政總署及其他地區的民政處負責，她未能提供有關資料。

190. 主席總結，他請民政事務助理專員繼續跟進有關事宜，並請委員如發現死車個案可告知助理專員。此外，他請助理專員如有試驗行動的詳細資料，盡快告知委員有關安排。

民政處

第 17 項——提案：要求地政署積極跟進區內違泊單車問題
(委員會文件第 6/2021 號)

191. 主席歡迎地政總署行政助理／地政(北區地政處)徐毓明先生列席會議。

192. 林子琮議員介紹委員會文件第 6/2021 號。她續指，上水仍有許多違泊單車，不解署方為何指清理行動成效理想。她認為張貼告示並不能減少違泊單車問題，其行動成效頗低。她又指，違泊單車問題嚴重或因可供合法停泊單車的位置不佳，例如在彩園路寶石湖邨外有一處面積頗大的單車停泊位，但不少街坊反映停泊單車在該處會被偷走坐墊，故寧願把單車停泊在人流較旺的地方。她希望地政處研究執法及泊位的問題。

193. 陳惠達議員表示，無論是違例停泊還是合法停泊的單車「死車」問題已困擾北區多年，他曾與上任民政專員商議是否應雷厲風行加強執法。如繼續沿用以往的處理方法，即首先張貼告示，如在時限內無人取走單車方採取清理行動，他認為並不能改變違泊單車的情況，因為違泊單車者可能在早上違泊，晚上發現告示便將之撕走，其後一兩天內可能暫不違泊，或在翌日早上再次停泊該處，而署方因看不到已發出的告示，故不能採取清理行動。總言之，以往的處理方法並不能改變市民違泊單車的習慣。他認為需要嚴厲執法，一旦發現違泊便即時清理。他舉例，正如議員亂掛橫額，政府部門也不會另作通知，而是即時清理並發出告票，此做法可起阻嚇作用。他認為對於違泊車輛同樣也需要嚴厲執法，充公車輛，使市民改善泊車習慣。

194. 張正皓議員提出以下意見和問題：

- (a) 政府部門的聯合清理單車行動在處理死車方面成效顯著，但卻未能解決違例停泊單車問題；
- (b) 他詢問如何界定何謂違例停泊單車。據他理解，單車雖然有車輪，但並非法例所界定的車輛，故理論上單車停泊在何處也沒有問題。如真的違例，最多只是違反食環

署有關妨礙清掃或阻街的規例，而不可就此發出違例泊車的告票。因此他詢問違例停泊單車的定義，以及有沒有法例指明單車的停泊位置，如不在指定的泊車處停車又會否觸犯什麼法例；

- (c) 騎單車人士如轉乘港鐵上班，為求方便通常會把單車停泊在港鐵站鄰近位置，而不會停泊在指定的單車停泊處。他舉例，港鐵粉嶺站和上水站外皆有一大片空地用作單車停泊處，但上水清河邨及彩園邨的居民不會繞道把單車停泊在該指定停泊處，而是停泊在天橋上便立即進入車站。他明白不應把問題歸咎於署方，但建議署方在設置單車停泊處時可多考慮使用者的需要；以及
- (d) 設置「7」字型欄杆以杜絕單車鎖車的成效不大。

195. 主席詢問，除了在港鐵站引用《簡易程序治罪條例》清理導致阻塞的違例停泊單車外，會否考慮在其他違泊黑點引用該條例。

196. 林紫恩女士就委員的問題和意見綜合回應如下：

- (a) 港鐵上水站 B 出口一直都是清理違泊單車行動的目標範圍；
- (b) 由民政處統籌的清理違泊單車行動有兩類，第一類是援引《土地雜項(條文)條例》（香港法例第 28 章），該條例規定署方須在清理單車前不少於 48 小時張貼告示，而所涉單車須為佔用未批租或撥用的政府土地。48 小時後，若告示已遭人撕走，又或單車已經移走，署方則無法繼續進行清理行動。正如委員所言，張貼告示的成效不大。有見及此，另一行動則援引《簡易程序治罪條例》（第 228 章）進行試行計劃，計劃由民政處統籌及運輸署執行。該條例規定，署方仍需向違泊單車張貼告示，但張貼時間為不少於三小時。由於執行過程的時間較短，故清理違泊單車的數量較多，運輸署因此在書面回應中表示成效理想；

- (c) 引用《簡易程序治罪條例》有其弊處，因為該條例只適用於港鐵上水站 B 出口的天橋及粉嶺站近蓬瀛仙館天橋的升降機位置，在北區可行動的範圍有限。由於行動的範圍較小，因此影響清理違泊單車的成效。她明白委員希望政府可以檢視執法的成效，她正與運輸署商議把《簡易程序治罪條例》的執行範圍擴展至提案所示的違泊位置；
- (d) 就充公車輛的問題，根據《土地雜項(條文)條例》，部門所清理的違泊單車是不可取回的。而根據《簡易程序治罪條例》，部門所清理的違泊單車可在七天內向運輸署申請取回；以及
- (e) 就違例停泊單車的定義，單車只可停泊在政府指定的單車停泊處。

197. 徐毓明先生就委員的問題和意見綜合回應如下：

- (a) 《土地雜項(條文)條例》沒有規定張貼告示的時間不少於 48 小時。不過，由於執行《土地雜項(條文)條例》時將不計算張貼告示當天在內，以最短一天為告示限期為例，部門到第三天方可進行清理行動；
- (b) 他早上曾到上水彩園邨進行視察，得知現有 20 多部單車停泊在該處。在 2016 年尚未成立跨部門工作小組時，該處有 390 多部違泊單車，故此按數量來看，成立跨部門工作小組後，清理違例停泊單車的成效顯著。現時在民政處的統籌下，大致上每月可在該處進行一次清理行動；以及
- (c) 在清理行動中，署方不只張貼告示，也會留下記號及拍照記錄在案。因此，如署方在清理當天發現違泊單車仍在該處，即使告示遭撕走，亦會予以清理。

198. 林德浩先生補充，根據《簡易程序治罪條例》所清理的違例停泊單車並不能隨意申請取回，而當事人或會被提告。至於在更多違泊黑點援引條例一事，將交由民政處作統籌。

199. 主席詢問地政處，若張貼告示後，車主撕走告示及挪移單車，署方是否仍可予以清理。

200. 徐毓明先生回應，只要該單車曾被移動位置，署方便不能予以清理。

201. 主席總結，《土地雜項(條文)條例》有其漏洞，他請民政處與運輸署商議逐步推展在一些黑點引用《簡易程序治罪條例》以處理違泊單車問題，提升清理行動的成效。

第 18 項——提案：要求完善沙頭角鄉郊單車網絡
(委員會文件第 7/2021 號)

202. 高維基議員介紹委員會文件第 7/2021 號。他對於土拓署的書面回應感到失望，因署方未有長遠規劃將「新界單車徑網絡」延伸至新界其他地方。他表示，騎單車為熱門的郊遊活動，在疫情下即使平日也有不少單車愛好者到鄉郊地區遊玩，由粉嶺開始沿着沙頭角公路、南涌及鹿頸經烏蛟騰到大埔，甚至前往大美督及三門仔一帶，亦有市民由大埔騎單車至粉嶺。有見及此，他希望署方有計劃就此建議作考慮及研究，探討其可行性，並訂下落實有關計劃的時間表。他又指出，政府現時經常在鄉郊地方(如南涌、鹿頸)推廣單車運動，例如舉辦公路賽，但卻未有提供最基本的單車安全設施，如此繼續推廣單車運動亦欠缺說服力。除此以外，他期望運輸署也對本提案作出回覆。運輸署以往曾表示，鑑於沙頭角公路現時的單車流量、土地問題及成本效益，未有計劃設置單車徑。他認為沙頭角公路至鹿頸的道路較為狹窄，許多大型重量車輛會駛經該路段，而道路兩旁又栽種許多樹木，加上道路凹凸不平及沒有正式的單車徑，村民及遊人被迫要在公路上行走，致使近年釀成不少致命的交通意外。總括而言，運輸署不應以人流及土地問題否決提案的建議，而應以道路安全作為考慮因素。他期望相關部門能多研究單車徑的方案。

203. 張正皓議員表示明白在土拓署的立場而言，單車只是作消閒用途，但事實上在新界不少市民把單車作通勤用途。整體而言，他期望土拓署及運輸署可以完善沙頭角鄉郊一帶的單車網絡，在規劃單車徑時多以通勤用途作為考慮因素，而非把單車視為只作消閒之用。

204. 陳惠達議員支持提案。他明白規劃上的困難，但希望藉此帶出信息，透過單車友善政策讓單車與私家車在道路使用上取得平衡。他知道要求政府設置單車徑有一定的難度，因單車徑與行車路中間要有分隔位及欄杆，且佔用的地方多，以及單車徑有指定的闊度。但他認為政府需要取得上述的平衡，特別是在北區，可借助單車友善政策幫助單車與私家車共用道路，例如在某些車流量較少的路段把部分位置撥作單車徑。他不希望署方仍以舊有的單車徑標準作考慮，而是應先推行一些友善政策，幫助單車及私家車共用道路。他相信此舉亦有助將來的發展。

205. 主席不滿土拓署的回覆。他指出，居住沙頭角的人口愈來愈多，但交通卻不便，不少居民都依靠單車代步。他對於署方就延伸「新界單車徑網絡」未有長遠規劃感到失望，認為這是把鄉郊居民的安危置之不顧。他希望署方可以克服困難，研究沙頭角公路沿路有哪些位置可以興建單車徑。

206. 陸彥材先生回應，土拓署致力推廣新界單車徑網絡工程計劃，而有關單車徑主要供市民作消閒和康樂用途。至於委員提及的交通安全、改善交通網絡以便市民以單車代步等問題，則需交由運輸署回應。另外，署方備悉高維基議員的建議，將交予相關同事再作跟進。

207. 曾翠珊女士就委員的意見和建議綜合回應如下：

- (a) 在現行法例中，除了在快速公路、政府隧道及個別基於道路安全考慮而需要劃為單車限制區的路段外，騎單車人士與其他道路使用者在遵守交通規則的前提下，都有相同的道路使用權，因此無須設立共用的行車線；

- (b) 就委員建議在沙頭角興建單車徑一事，根據現行的政策，政府會按實際情況在新市鎮及新發展區設置單車徑和相關設施，讓市民騎單車作康樂及短途代步之用；以及
- (c) 在提供單車徑設施以便市民以單車作短途代步方面，運輸署會考慮有關地點的交通意外數據、現時與將來的單車流量、現場環境及地理限制(如是否接近斜坡)、工程的可行性、成本效益，以及是否涉及收地，且須收集地區人士的意見。根據署方在沙頭角公路馬尾下段的調查，該處的單車流量遠低於設計指引中興建單車徑的單車流量要求。另外，根據署方的觀察，在鹿頸和新娘潭路的騎單車人士主要是郊遊及進行練習，而非以單車代步。此外，新興建的單車徑最少要 3.5 米闊，兩旁亦需有空間，換言之，興建一條單車徑需要 5 米闊的土地。故此，署方考慮到單車流量及所需要的土地，暫未有計劃在沙頭角公路、鹿頸路及新娘潭路興建單車徑。

208. 張正皓議員表示明白單車亦有道路使用權，但認為這與其他車輛的並不相同。按署方的意思，既然單車有完整的道路使用權，它們使用沙頭角公路便可，不需要單車徑，惟他質疑其可行性，並擔心會帶來道路擠塞問題。另外，他指單車沒有車牌，亦沒有購買第三者保險，即使違反交通規則當局也難以執法，故現有的法例對於單車的限製不多。單車不乏道路使用權力，但其所需承擔的義務則不足。總結而言，他認為有需要興建單車徑供單車專用，而非讓它們使用現有的道路網絡。

209. 高維基議員詢問運輸署，可否不完全按照標準興建單車徑，而是配合該地的地理位置及環境興建，例如把單車徑的闊度稍為收窄。他期望署方能在這方面再作研究及考慮，不應因不符合興建單車徑的標準要求，便將建議擱置不理。

210. 主席提出以下意見和問題：

- (a) 雖然單車與私家車共同擁有道路使用權，但事實上兩者並不能相容，而且兩者往往因共用道路而發生爭執及意

外；

- (b) 他同意高維基議員的建議，署方應研究配合該地的地理位置進行興建，以及在政策上稍作變通；
- (c) 他質問署方如何調查得知鹿頸及新娘潭路的單車流量不高，正如當初土拓署在興建新界接駁至屯門一段單車徑前，是怎樣調查單車流量的。他指當時市民亦是在公路上騎單車；以及
- (d) 他詢問是由土拓署還是運輸署負責有關研究規劃。若是由運輸署負責，在研究規劃時可否多以彈性處理，而非單純以不符合政策要求為由拒絕建議。

211. 曾翠珊女士回應如下：

- (a) 土拓署負責研究及落實作康樂用途的單車徑，而有關運輸署研究車流的守則是應用於短途代步工具方面，土拓署稍後會交代如何設定康樂用途單車徑的走線；
- (b) 運輸署會視乎單車流量而決定是否需要興建單車徑。署方在 2020 年 11 月曾舉行 16 小時的單車流量調查，調查結果發現單車數量遠低於指引下的要求，而調查數據是在未有單車徑之前收集的。因此署方未有計劃在沙頭角公路興建單車徑；以及
- (c) 有關委員提及單車與私家車在道路上不能共容的問題，她重申，無論單車還是私家車都須要遵守《道路使用者守則》，而該守則亦有提及騎單車人士應有的駕駛態度及方法。此外，運輸署一直透過宣傳和教育教導騎單車人士正確的駕駛方法，期望用不同的方法提升交通安全及改善騎單車人士的駕駛態度，以減少交通意外，亦使單車與私家車能在道路上共容。

212. 陸彥材先生回應，土拓署是以消閒及康樂用途的準則興建單車徑。他現時沒有相關資料可提供，將於會後再向有關委員交代。

213. 主席總結，希望有關部門盡快展開研究，對完善沙頭角鄉郊單車網絡作長遠的規劃，再向高維基議員、羅庭德議員和他交代。

第 19 項——提問：如何善用置福圍觀宗寺側之單車停泊處
(委員會文件第 8/2021 號)

214. 溫和達議員介紹委員會文件第 8/2021 號。

215. 曾翠珊女士回應，根據運輸署於今年 1 月 5 日在現場視察，粉嶺置福圍近觀宗寺旁的單車泊車場總共有 306 個永久單車泊車位，但沒有臨時泊車位，泊車場東面部分的使用率約為八成，而西面部分的使用率約為兩成。由於西面單車泊車位有實際的使用率，亦可預留作突發及未來增長需要，故此署方未有計劃改變現有西面單車泊車位的用途。

216. 溫和達議員詢問，運輸署可否釋放該單車停泊處的土地，讓他可以和其他政府部門商議善用該土地，並詢問把該處改作其他用途是否可行。

217. 曾翠珊女士回應，運輸署將繼續檢視該單車停泊處的使用量，如發現居民沒有停泊的需求，署方可諮詢相關政府部門使用該土地作其他土地用途的需要及可行性，以善用政府土地的資源。

218. 溫和達議員表示，他以往曾多次在北區地區管理委員會的會議上提及該處周邊的單車泊位問題，該處有大量的單車停泊位但使用率偏低。由於地區管理委員會只討論單車管理方面的問題，有關土地使用的問題未能處理，而該地的擁有權是屬於運輸署。他擔心如只依靠運輸署再作研究，需時頗長。如他希望把該地改作社區用途，例如公共廁所，他詢問是由哪個部門負責，而他可否直接與該部門提出有關建議，讓部門作內部研究。

219. 曾翠珊女士重申，運輸署仍需要再檢視該單車停泊處的使用量，因現時仍有約兩成的使用率，故暫時未有計劃改變該單車停泊處的用途，但署方會繼續留意其使用率。

220. 林德浩先生回應，運輸署可諮詢其他部門是否需要使用該地，但若沒有部門需要，即使運輸署願意釋出該土地，恐怕也會淪為空地。他剛才親身到該地進行視察，發現該停泊處仍有不少單車停泊。因此，除非有其他部門提出要使用該地，運輸署才會考慮釋出該地作其他用途，否則署方會保留作單車停泊處。

(周錦豪議員於此時離席。)

221. 主席詢問，溫和達議員應如何處理當中的程序。他應自行與相關部門提出有關建議，再交予運輸署，抑或是將建議交予運輸署與相關部門聯絡。

222. 林德浩先生回應，雙方均可同時行動。他歡迎溫和達議員如有屬意要興建的設施，可聯絡相關部門，相關部門亦可就方案提出意見。運輸署亦會聯絡和諮詢有關部門，研究土地的用途。他重申，署方現時仍需要時間檢視拆除停泊處所帶來的影響。

223. 溫和達議員感謝主席代為詢問。他表示可以不用完全改變該地的用途，而是以組合的形式共用該地，並建議可利用其中一半的位置興建公廁。他稍後將與民政處和食環署聯絡，商討有關建議。

224. 張正皓議員支持在該地設置公廁，此可方便前往蝴蝶山徑的行山人士使用。

225. 主席請運輸署和民政處進行協調工作，協助溫和達議員處理有關問題。

運輸署
民政處

第 20 項——提案：要求翻新馬會道天平邨(近天明樓入口)的單車停泊處

(委員會文件第 23/2021 號)

226. 主席介紹委員會文件第 23/2021 號。他感謝民政處早前與有關部門協調，運輸署已就此表明願意接手管理有關單車泊車位的設施，而路政署亦表明願意為單車停泊處進行維修和保養。他詢問運輸署和路政署的工作進展，並請路政署協助在該處增設路燈。

227. 郭堦豐議員詢問，新設計會否保留單車停泊位的上蓋。他又詢問有否就落實興建天祥樓對出的單車停泊處定下時間表。

228. 葉祖蔭先生回應，有關天祥樓的工程已交由路政署處理，現時暫未能提供相關資料。至於天平樓方面，運輸署已完成新單車泊位的設計，有關方案會進行公眾諮詢，諮詢期約一個月，之後將交由工程部門執行。此外，就工程展開前的聯合清理行動和工程所需時間，將交由民政處和路政署回應。

(會後按語：路政署表示，有關在天祥樓對出加建單車停泊處的工程，路政署現正為工程進行籌備工作，如進展順利預計可於本年 7 月動工。)

229. 林紫恩女士回應，民政處將會統籌聯合清理行動，清理違例停泊單車，並指希望可以盡快與運輸署定下翻新工程的時間表。根據過往經驗及觀察，市民會把單車及雜物放置在該停車處，故此最理想的做法為運輸署及路政署在清理行動後即時圍封該處，展開工程。現有待她與運輸署商議翻新工程的時間表。

230. 主席請民政處與相關部門協調有關流程。

民政處

231. 葉祖蔭先生補充，關於單車停泊處上蓋的問題，經跨部門的商討及個別議員的初步諮詢得知，是不保留該上蓋，但署方會把有關方案一併進行公眾諮詢，以聽取其他意見。

232. 主席詢問會否在其他單車停泊處興建上蓋。

233. 葉祖蔭先生回應，運輸署的指引列明單車停泊處是沒有上蓋；如要加設上蓋，需經特別的程序和採用特殊的設計。

234. 主席請民政事務助理專員繼續跟進上述問題。

第 21 項——提案：打擊偉明街回收車輛霸佔路面事宜
(委員會文件第 24/2021 號)

235. 陳惠達議員介紹委員會文件第 24/2021 號。他懷疑事件牽涉兩至三部車輛，其中一輛為壓縮型垃圾車，主要回收廢紙，而另一輛為密斗貨車，主要回收舊電器。他指區內已有不少環保團體進行環保回收的工作，並表示雖然明白有低下階層需要收集紙皮以賺取外快，惟該位置過於接近民居，不只影響交通，亦會影響環境衛生。因此，他特別關注上述情況。過往他曾與警民關係科探討該問題，然而多年來亦未能改變有關情況。

236. 徐翼福先生表示，警方已備悉有關問題，並通知上水分區的同事作出跟進。就貨物阻街的情況，警方會在有需要時對佔用人作出檢控，而無人認領的廢物，警方會通知食環署的人員進行清理。雖然警方未能提供特定車輛的檢控數字，但知道有兩、三部回收車輛分別停泊在暉明路、華明路和偉明街。他指出如車輛並非在限制區停泊，車輛是有權上落客貨，但如車輛長期停泊，警方則會進行檢控。在 2020 年 11 月至 12 月期間，警方在暉明路和華明路一帶共檢控 1 916 架違泊車輛。警方稍後會聯絡運輸署工程師，研究是否有位置需要加設限制區，阻止車輛長時間停泊。他補充，如車輛在限制區以外上落客貨，警方無權作出控告，因此他請委員提供問題牽涉的位

置。他亦指如車輛有需要停泊於該處，可選擇停泊於屋邨內或其他合適的地方。他強調，警方會繼續打擊違泊行為。

237. 主席請警方就上述事宜與陳惠達議員保持聯絡。

警務處

第 22 項——提案：跟進偉明街修路工程事宜
(委員會文件第 25/2021 號)

238. 張浚偉議員介紹委員會文件第 25/2021 號。他續對路政署的書面回應作出追問，由於路政署表示會密切監管工程，他詢問署方有否派員監管該三日的工程，而當時的情況為何，尤其是在噪音方面。此外，他認為路政署在聯絡上出現混亂，並詢問署方會否就工程通知屋苑的管理處。他指在自己所屬選區範圍內的三個屋苑，只有一個屋苑獲通知有關消息，但工程位置與另外兩個屋苑十分鄰近。

239. 陳惠達議員表示，他亦想了解更多關於路政署就工程通知屋苑的情況。偉明路的修路工程牽涉花都廣場、欣盛苑和華明邨，以及稍遠一點的華心邨和景盛苑。華明邨禮明樓處於工程位置的旁邊，惟華明邨管理處並沒有收到工程通知。因此第三個工程完結後，他便收到不少居民投訴，指工程施工前為何沒有預先收到通知。他認為自己有責任多做一點以得知工程的時間，但同時署方亦應就工程通知管理處。由於每天有過百輛巴士途經該路，因此在路政署完成修路工程不久後，該處地面已出現損毀的情況。他相信該處仍需要頻密進行維修。雖然這並不是首次在夜間進行工程，然而次收到的投訴特別多。他請路政署在下次維修前，先與相關區議員聯絡，研究其他的方案，盡量避免在夜間進行工程，影響居民休息。

(高維基議員於此時離席。)

240. 談必正先生回應，路政署會盡量避免在夜間進行工程，惟是次的工程位置鄰近巴士及小巴士站，署方擔心在日間進行工

程會對交通造成太大的影響，才選擇在夜間進行工程。在工程開展前，署方會先向環保署申請建築噪音許可證，亦會派員監管承建商，確保工程符合許可證的要求，盡量將工程影響減至最小。由於他手上並沒有詳細資料，顯示路政署在工程前通知了哪個屋苑及署方調派了多少人員進行監管工作，他會於會後向委員補充有關資料。就未來的工程，路政署會聽取委員的意見，改善有關安排。

(會後按語：路政署表示，在進行有關工程前已通知與工地鄰近的屋苑，包括花都廣場、景盛苑、欣盛苑、華明邨、昌盛苑及雍盛苑。路政署會檢討與居民聯絡上的安排以改善溝通工作。在施工時有一位路政署人員負責在現場監管承建商的工程，確保工程能按要求進行，並盡快完成，所用的機械亦須合相關的噪音要求。)

241. 張浚偉議員表示，他與陳惠達議員曾到場視察情況，惟他觀察到路政署的人員只用肉眼監管工程。雖然工程已有環保署獲批的建築噪音許可證，但他建議使用分貝機測試工地和屋苑內的工程噪音，當噪音過高時，可立即停止工程或改用其他機器以減低噪音。他指景盛苑已與工程位置相距多條馬路，但位於該屋苑三十多樓的居民仍表示工程噪音猶如在耳邊發出，希望向署方反映其苦況。至於在聯絡方面，他希望路政署可透過電話或短訊盡早通知管理處有關工程。此外，他希望路政署日後並非只拿着環保署的許可證及工程日期來知會委員有關工程，而是諮詢委員對有關工程的意見，包括工程日期及相關的注意事項。他表示每一次工程完結後，他與其他委員便收到不少居民的投訴。他認為以上情況並不公平，工程的決定權在於路政署，但出現問題時卻由委員承擔。他希望路政署在日後的工程上，可在聯絡方面作出改善。

242. 談必正先生表示，他會向相關同事反映委員的意見，希望日後能改善有關安排。

243. 主席總結，區議員的角色是政府部門與市民之間的溝通橋樑，如進行相關工程前，議員可預先通知居民，讓他們有心理準備，亦可透過管理處張貼通告通知居民。他請路政署多作

溝通和諮詢委員意見。他續稱，修路工程並非壞事，但純粹知會居民並不足夠。是次事件中，委員承受了居民的指責，委員日後大可提供路政署的電話號碼予居民，但他相信大家都不希望出現以上情況。他請路政署與承辦商多作溝通，改善情況。

第 23 項——提案：研究於鳳南路行人過路處附近加設護柱
(委員會文件第 26/2021 號)

244. 蔣旻正議員介紹委員會文件第 26/2021 號。

245. 葉祖蔭先生就運輸署提交的書面回應作出補充，表示過路處的兩旁已劃為上落客貨的禁區，車輛於禁區的時間上落客貨或停泊於該處為違法行為。運輸署已就違泊問題請警方加強執法，以打擊違法行為，保障市民的安全。

246. 蔣旻正議員表示，居民正因為此問題而處於水深火熱之中，並認為只着警方打擊違泊車輛為治標不治本，而警方亦未能 24 小時執法。他指出違泊車輛多為大型的掛接式車輛，並載有鋼筋和石躉，即使報案後亦難以移走。他表示增設護柱的建議是一個長遠的考慮，同時亦應提高駕駛者的意識，阻止駕駛者於安全島上泊車。他指運輸署的書面回應未有直接回應其建議的可行性，並請署方慎重考慮。

247. 葉祖蔭先生表示，若駕駛者堅持違泊，而警方沒有採取執法行動，即使運輸署增設護柱，也無補於事。由於護柱採用屈摺式的設計，車輛實際上可輾過護柱，繼續違泊。增設護柱亦有機會造成其他問題，例如若護柱被車輛輾過後未能彈起，路政署便需要進行維修和保養的工作。此外，若護柱脫離原有位置，亦會對其他駕駛人士造成危險，更有機會對高速行駛的電單車造成嚴重傷害。因此，他認為若為了打擊違泊問題而採取不適當的手法，以致衍生另一個問題，這不是處理問題的正確態度，並認為執法才是從根本解決問題。

248. 張正皓議員表示支持增設護柱的建議，但亦同時不得不同意葉祖蔭先生的說法。他指出黃大仙竹園道近天宏苑的巴士及小巴士站增設了石壘，與行車線分隔開來。當巴士及小巴士站前方有其他車輛，站內的車輛便無法駛出，因此該處沒有車輛違泊。他相信上述情況並非增設石壘的本意，但該設計便是在設施上增加違泊的難度和擴大違泊的影響範圍。然而，原則上他認同葉先生的說法，市民當然不會遷就違泊的車輛，而是要控告及移走它，而蔣旻正議員則提出要加建設施以增加違泊的成本及擴大違泊的影響範圍。他原先認為增設護柱不失為一個有效的方法，亦打算建議在一鳴路(嘉盛苑)的巴士站增設護欄，惟原則上他同意葉先生的說法，表示應加強執法以解決問題。長遠來說，他希望運輸署可探討加建設施及其可行性，以增加違泊者的成本。就鳳南路的道路設計，若在該處增設石壘，道路未必有足夠空間，亦要符合既定要求。此外，他補充原先亦希望在雙白線增設鐵欄或石壘，令違泊車輛阻塞通道，從而增加車輛停泊於該處的難度，惟原則上他認為葉先生的說法才合理。

(黃凱盈議員於此時離席。)

249. 蔣旻正議員明白運輸署的考慮。他表示如署方與他進行實地考察，便能日擊大型車輛逆線行車，而這種情況至少每半小時一次。他不時收到途人的投訴電話，亦曾親自到場視察，有車輛的車身壓過另一方向的行車線，情況如同附圖三的橙色大型車輛。他會繼續考慮不同方法來解決問題，例如制定大型車輛的重量限制和實施單程行車，並希望運輸署配合。他續稱，警方向車輛即時發出告票的可能性低，亦難以移走大型車輛。他希望運輸署能與他到場進行實地考察，並進行多方面的合作，以期透過執法和其他措施，雙管齊下解決問題。

250. 葉祖蔭先生表示，自己對違泊車輛也看不過眼。他身為交通工程師，只能盡可能在道路上增設路標和路牌，而路標和路牌需要在市民基本上守法的前設下才能發揮效用，然而若駕駛者不守法也無補於事。他表示負責任的司機應考慮違泊對交通所造成的影響，一般而言，違泊亦不應停泊於路口。若運輸署增設護柱，但駕駛者仍然不理會途人的安全，於雙白線或禁

區位置違泊，有機會造成其他問題。如署方增設石壘，車輛有機會未能返回原有行車線而逆線行車，石壘亦影響道路維修的工作。他認為這不是解決問題的方法，執法才是解決問題的根本辦法。

251. 張正皓議員補充，政府使用設施或制度來代替執法是有先例可循。他舉例，食環署會在露宿者露宿時清洗街道，康樂及文化事務署亦會在公園的長椅上加設鐵欄及於橋底加設三角形的石壘，防止露宿者於該處露宿。由此可見，政府在執法以外，可加建設施防止違法行為。他強調，他認同葉先生的說法，此問題源於違泊者，最不合作的人是他們，而非各部門，亦辛苦了進行執法行動的警務人員。

252. 蔣旻正議員詢問運輸署會否考慮他剛才所提及的建議(如對大型車輛制定十噸的重量限制)，並詢問其建議是否可行。

253. 葉祖蔭先生表示，由於該處有不少大型車輛的泊車位，如運輸署落實上述建議，將對很多駕駛者造成不便。他認為即使措施能針對部分人的違法行為，但若然對大部分人造成不便，推行有關措施也是說不過去。

254. 主席希望警方承諾就此加強執法。他表示，以往智昌路一帶的街市經常把用完的籃子丟到花槽裏，及後有關政府部門便在花槽外加設圍欄。雖然如此，現時仍然有籃子被丟於路旁，可見措施治標不治本，但亦是可試的方法之一。就蔣旻正議員提出的建議，他雖然不清楚工程的難度，但他認為若工程是可行的，運輸署便應嘗試在該處增設護柱，並觀察效果；若成效不彰才考慮移除。他明白為犯法者想辦法以非執法的行為來處理問題是不智的，惟他希望能保留彈性，嘗試以不同方法解決問題。他表示天平路亦有同樣的違泊問題，但始終沒有方法解決，因此委員亦想嘗試使用不同方法解決問題。他明白運輸署的困難，但亦想請署方提供協助。

255. 葉祖蔭先生回應，若法律賦予運輸署權力，他亦不介意多增設路標和路牌解決問題。但他最近觀察到有駕駛者把車輛停泊於劃有雙黃線的行車線上便離去，因此他質疑增設更多路標和路牌是否解決問題的方法。與此同時，運輸署亦需要就建議分析其好處和壞處。就蔣旻正議員提出的建議，他擔心採取有關措施後會帶來更多壞處。因此，他認為加強執法較為合適。

第 25 項——其他事項

(a) 上北村至馬會道的擴闊工程

256. 蔣旻正議員表示關注上北村至馬會道的擴闊工程。他指此項工程已討論很久，希望跟進相關情況，並盡快安排實地視察。

257. 葉祖蔭先生回應，運輸署現時暫未能提供相關資料，將於會後與蔣旻正議員聯絡。

運輸署

(b) 有關處理馬路中間分隔欄上的雜物的事宜

258. 陳惠達議員詢問，哪個政府部門負責處理馬路中間分隔欄上的雜物。他留意到有市民擺放了梯子、椅子、石頭等雜物在華心邨和花都廣場兩個巴士站的中間分隔欄，方便越過馬路時攀爬過去，惟食環署的外判承辦商只會按指定路線清理街道，並不會處理馬路中間分隔欄上的垃圾。此舉除了對攀爬者構成危險外，駕駛者亦因沒有預期有人會攀爬分隔欄而受到驚嚇。

259. 談必正先生表示，路政署可嘗試跟進有關問題，如未能處理，亦會聯絡其他部門處理事宜。

260. 張浚偉議員表示，他也收到不少市民反映同類問題，而此問題其實存在已久，亦成為他爭取在該處設立過路處的原因。他早前曾與曾翠珊女士到場視察情況，並與路政署聯絡，目前的解決方法只是見一次便清理一次，但他得悉現有市民為過馬路而拆去整個欄杆，因此他希望與路政署商討如何處理有關問題。

261. 談必正先生表示，他將於會後與委員聯絡，跟進有關事宜。

262. 主席請路政署於會後與陳惠達議員和張浚偉議員聯絡。

路政署

(會後按語：路政署表示，已將在中間分隔欄上的雜物清除，並於 3 月 10 日通知兩位議員有關情況。如日後發現有類似問題，委員亦可通知路政署，路政署會盡量提供協助。)

第 26 項——下次會議日期

263. 主席宣布，下次會議將於 2021 年 5 月 10 日(星期一)上午 9 時 30 分在北區區議會會議室舉行。

264. 會議於下午 5 時 19 分結束。

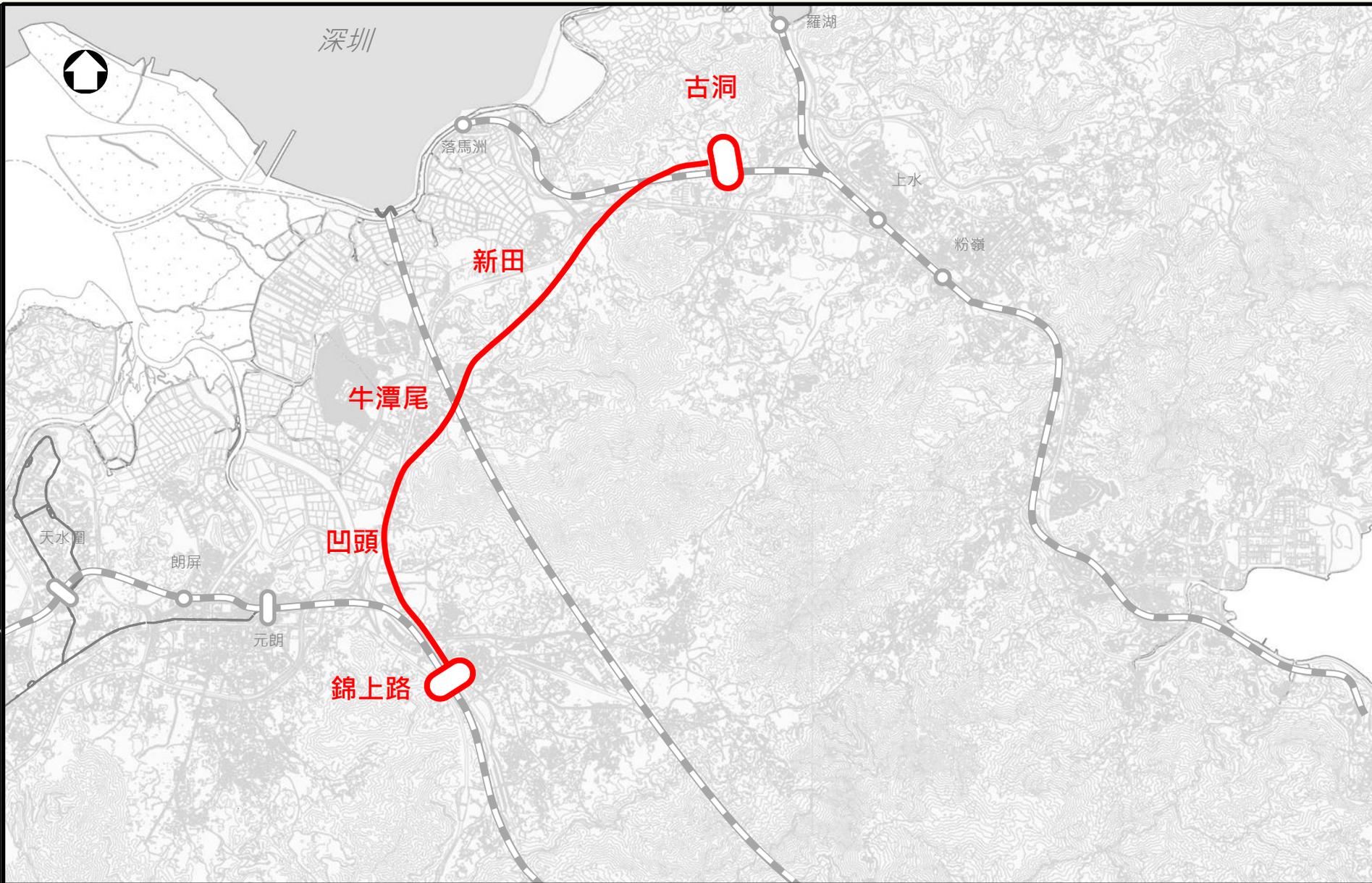
北區區議會秘書處
2021 年 4 月

北環線項目簡介

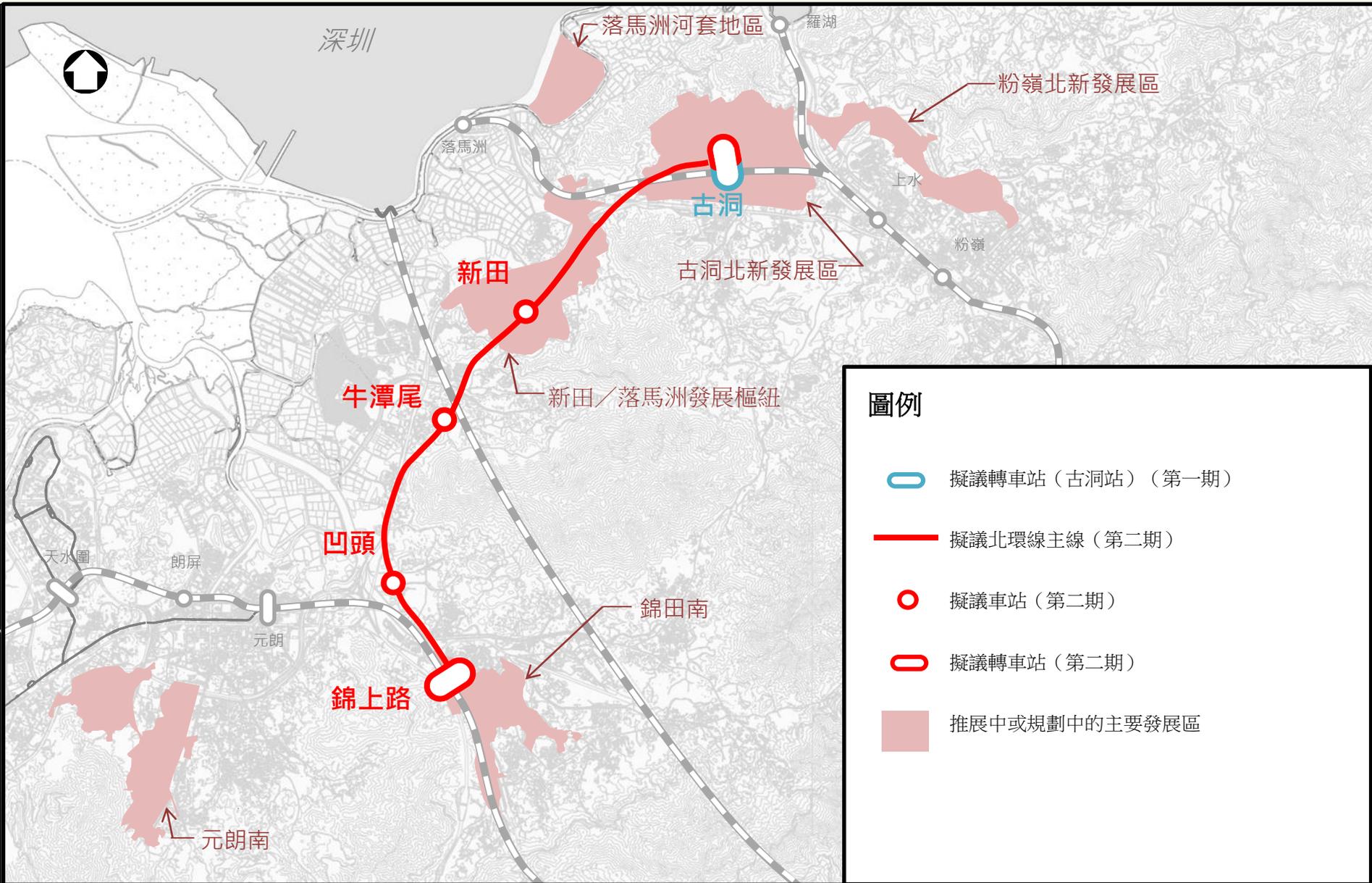
北區區議會 交通及運輸委員會會議

2021年3月8日

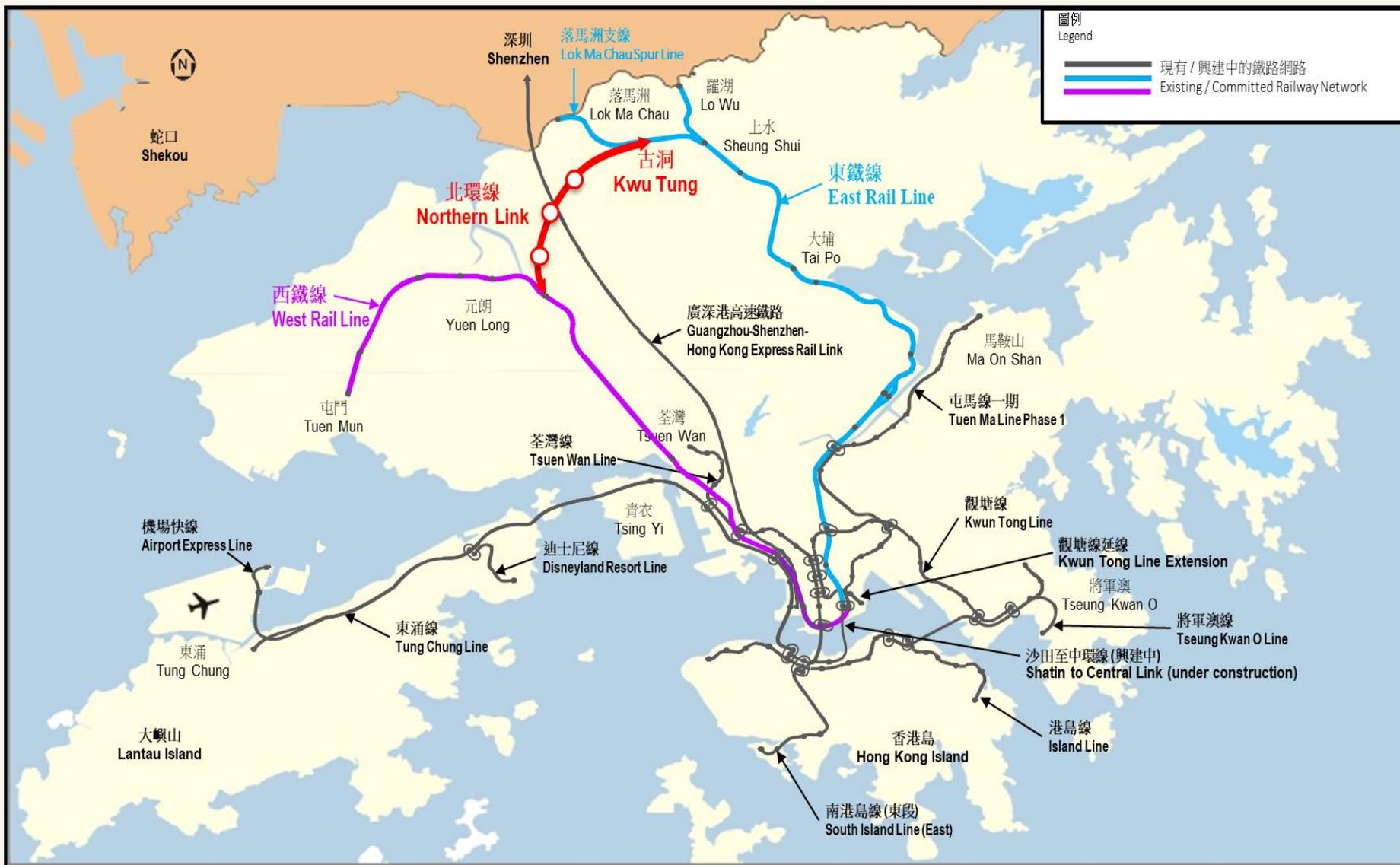
北環線（包括古洞站） - 《鐵路發展策略2014》建議七個鐵路項目之一



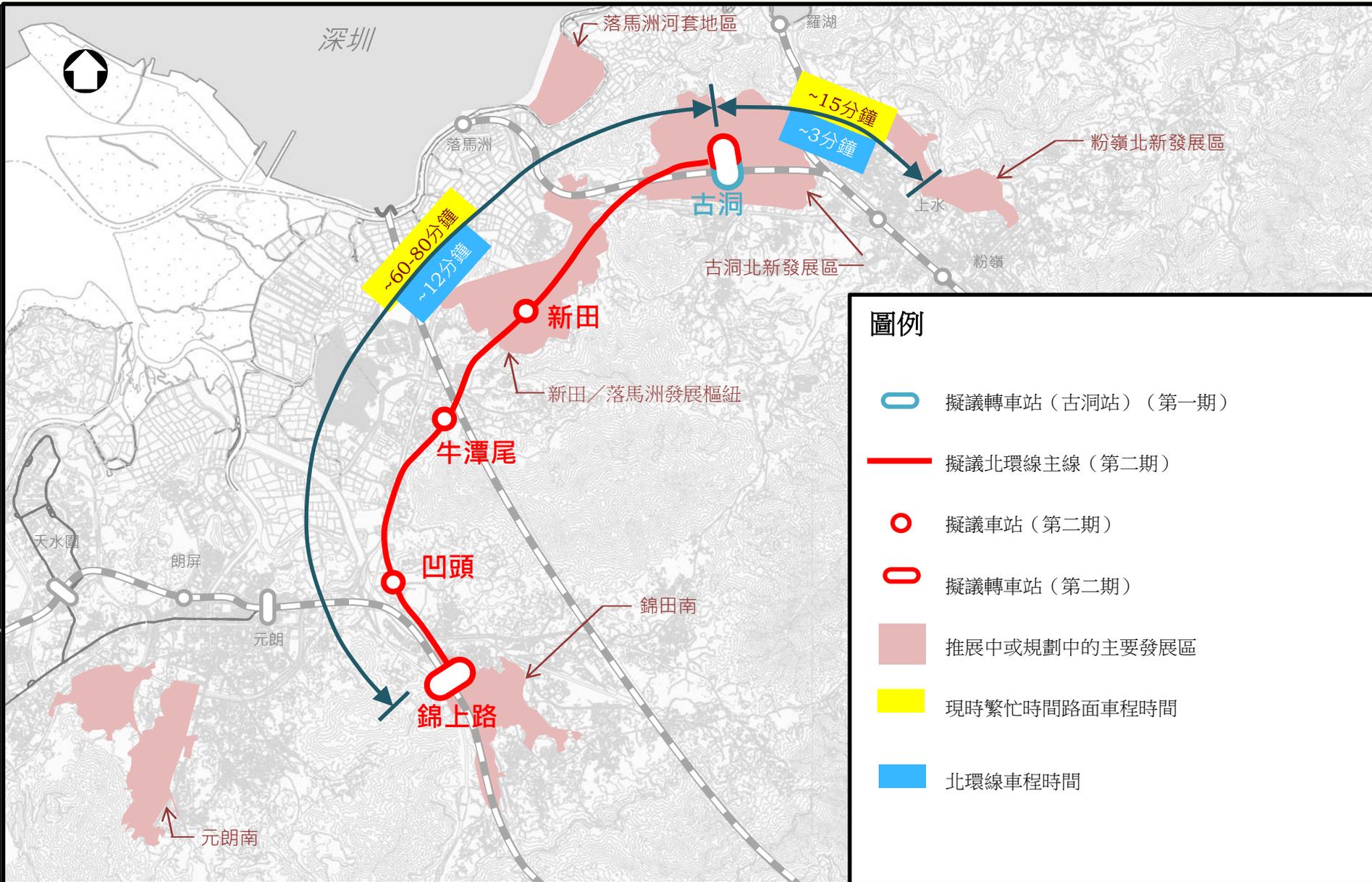
香港鐵路有限公司(港鐵公司)的擬議北環線 (第一期及第二期)



連接東鐵線及西鐵線

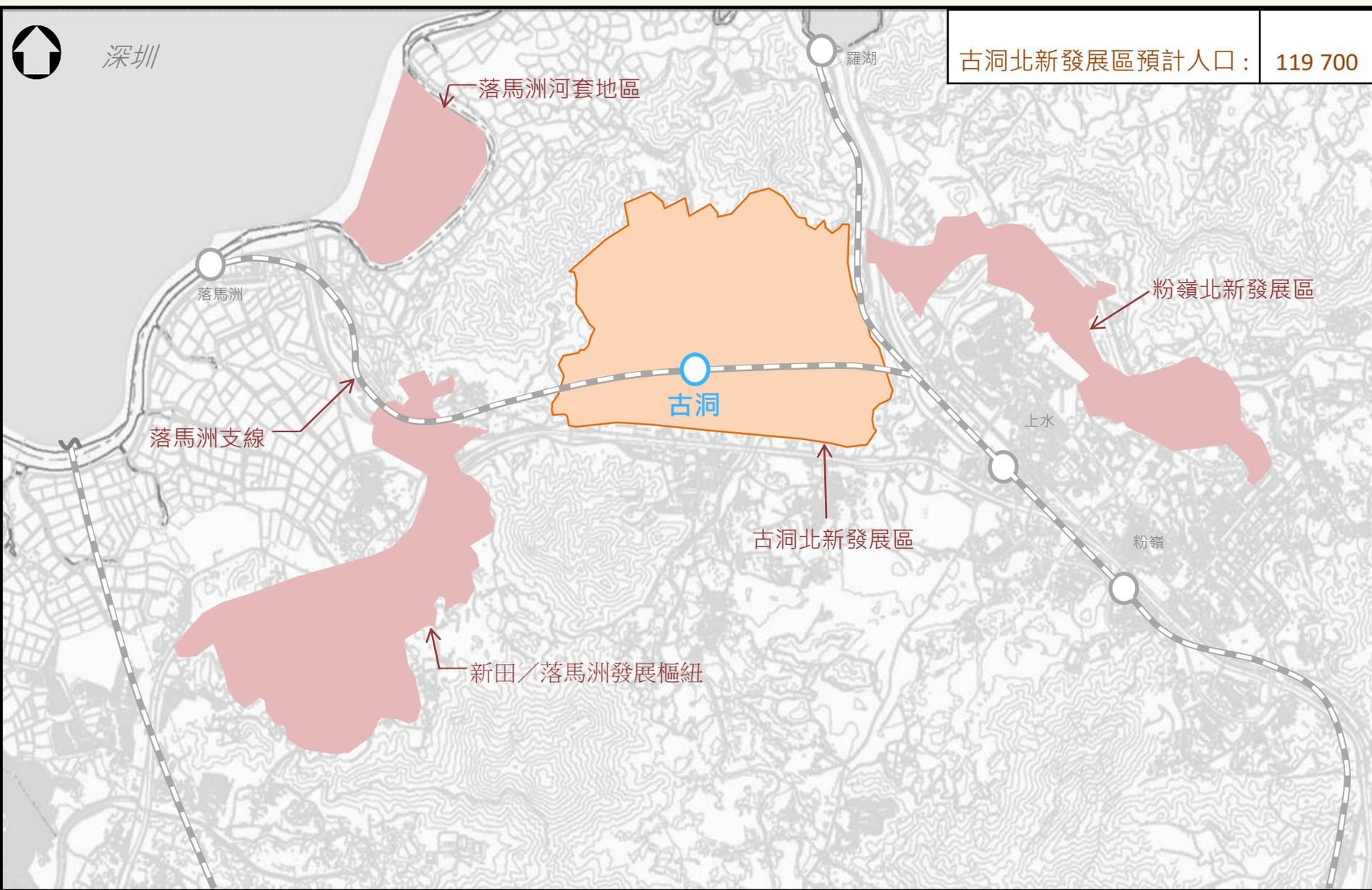


縮短車程時間



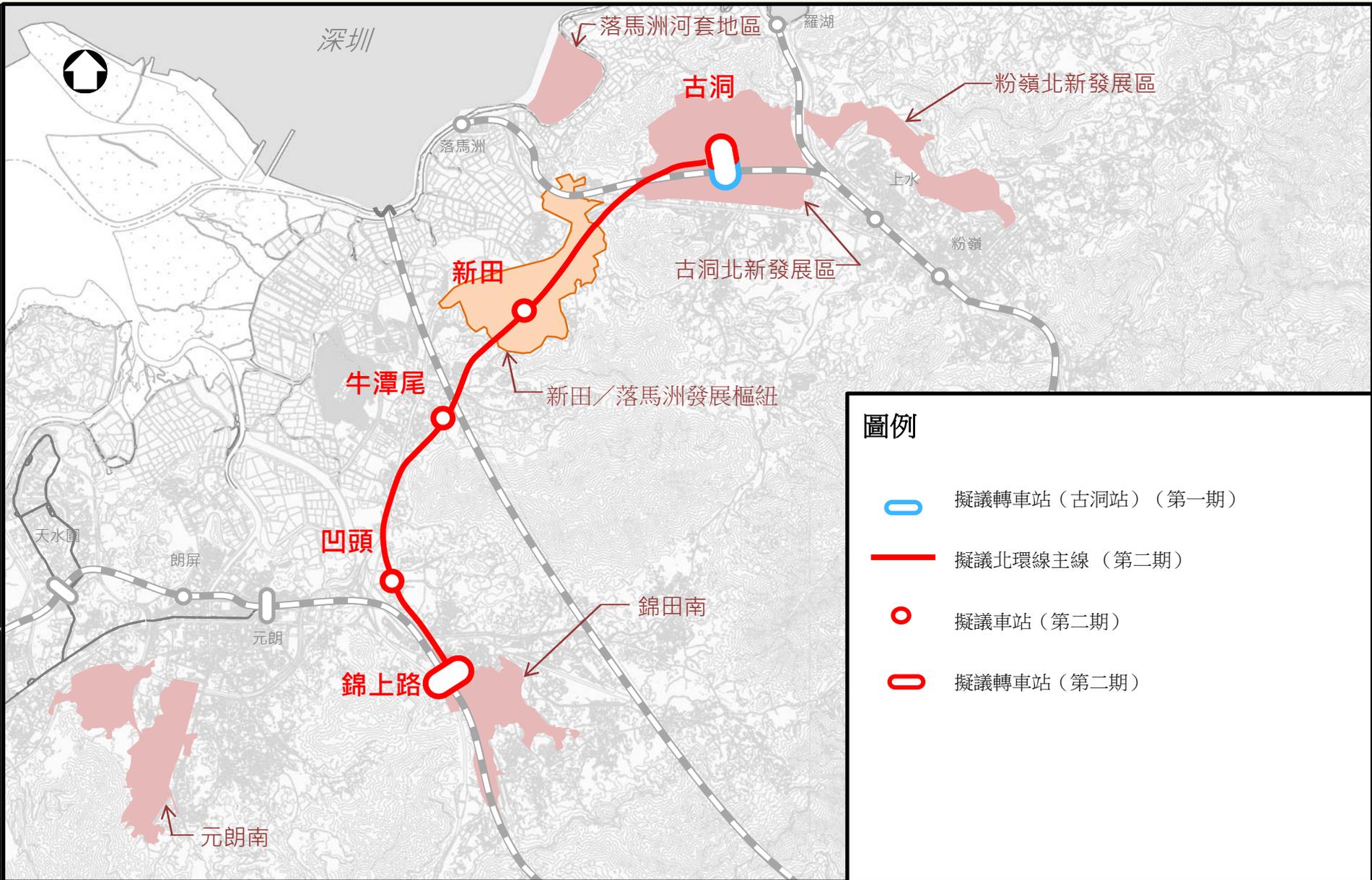
北環線第一期 (古洞站)

北環線第一期



北環線第二期

北環線第二期



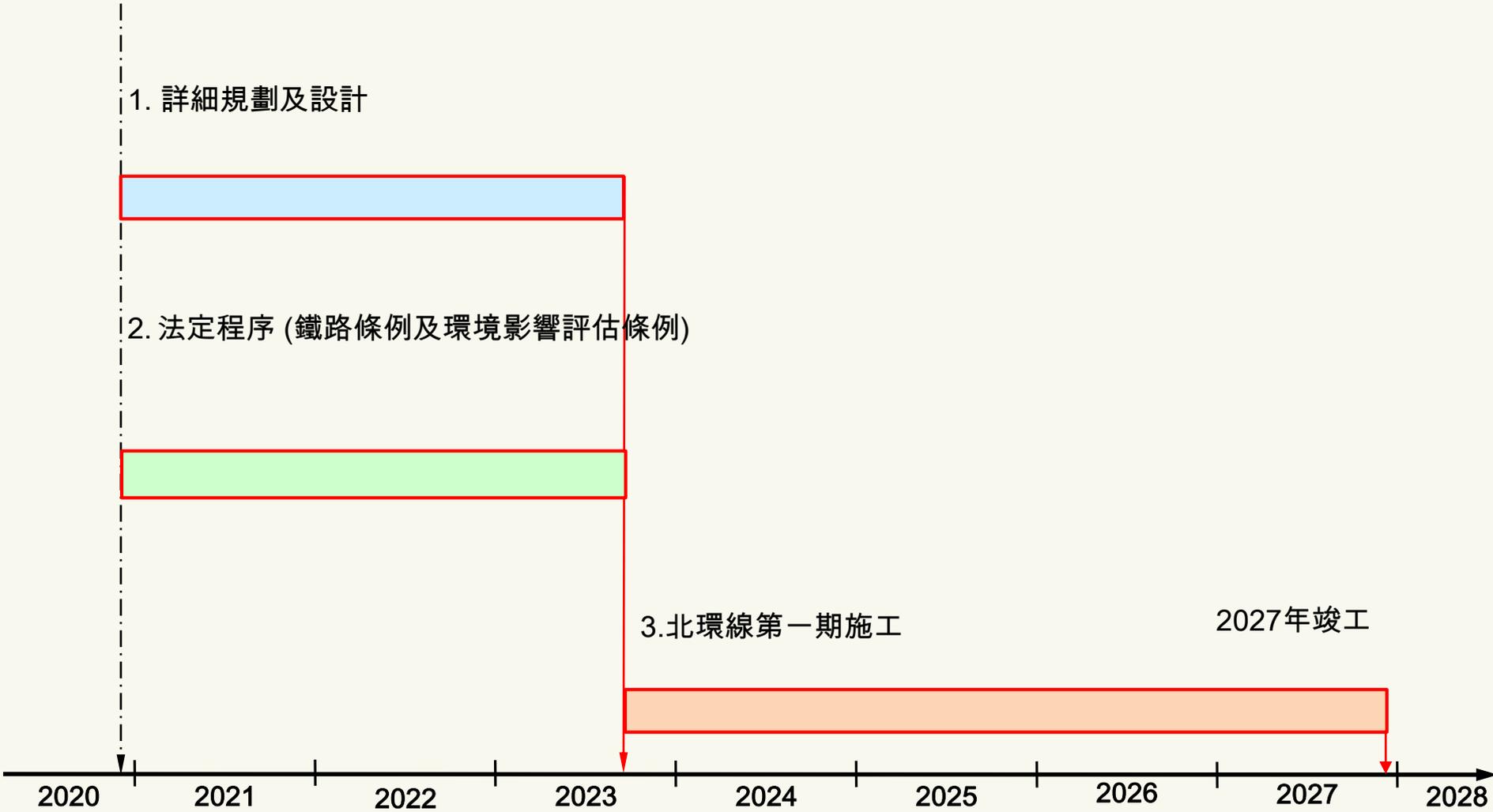
考慮因素

- 本屆政府提倡「基建先行」及「創造容量」的規劃方式，以運輸基建帶動土地發展。北環線的落實正可大大釋放新田、牛潭尾及凹頭一帶土地的發展潛力，帶動有關地區的發展，提供更多房屋用地。

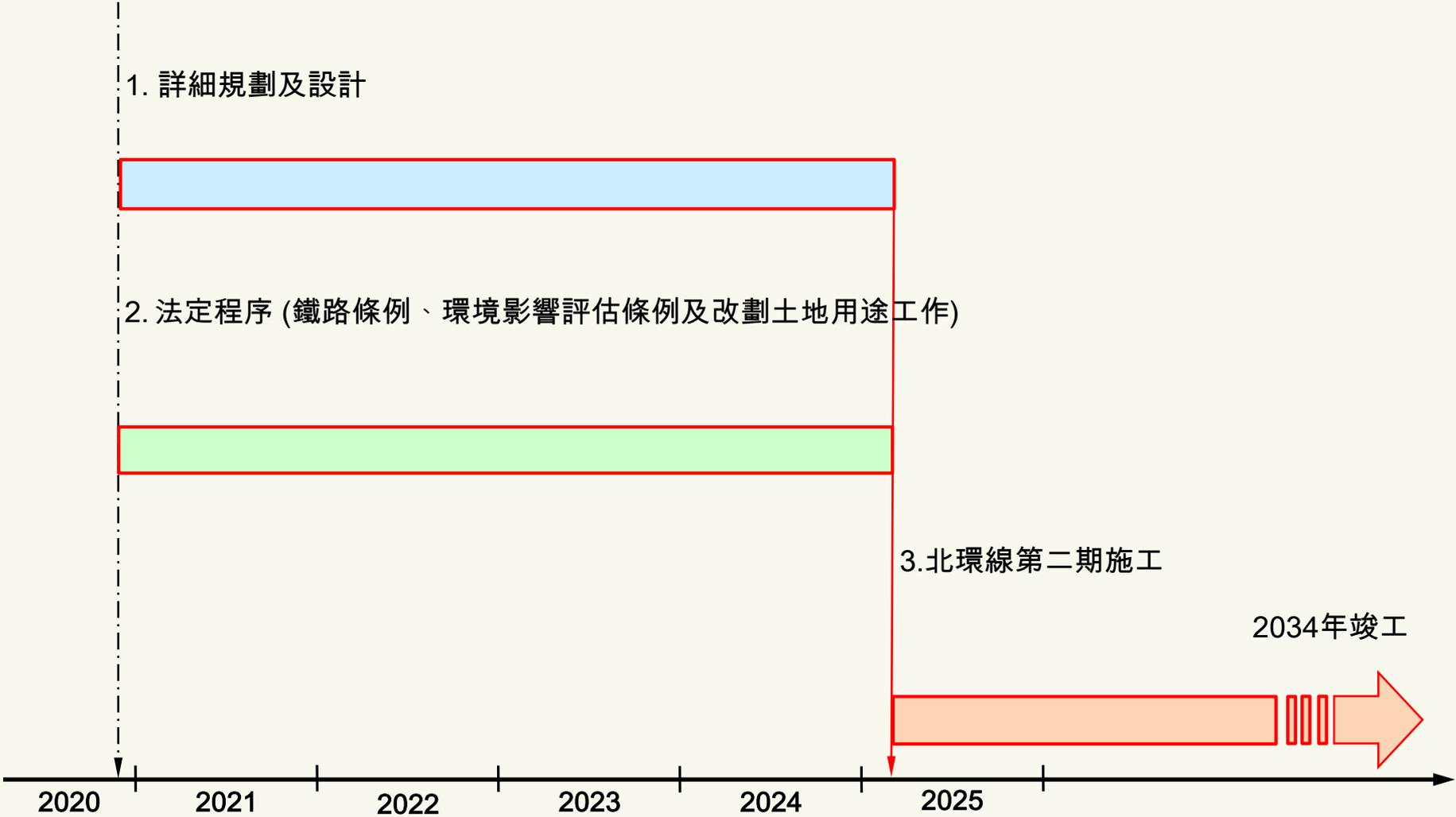
北環線的建造成本

- 根據港鐵公司提交的建議書，按2015年12月價格計算，北環線第一期的預算建造成本約為35億元，而北環線第二期的預算建造成本約為585億元。
- 我們會因應項目的詳細規劃及設計進一步確定成本估算。

北環線第一期初步項目計劃

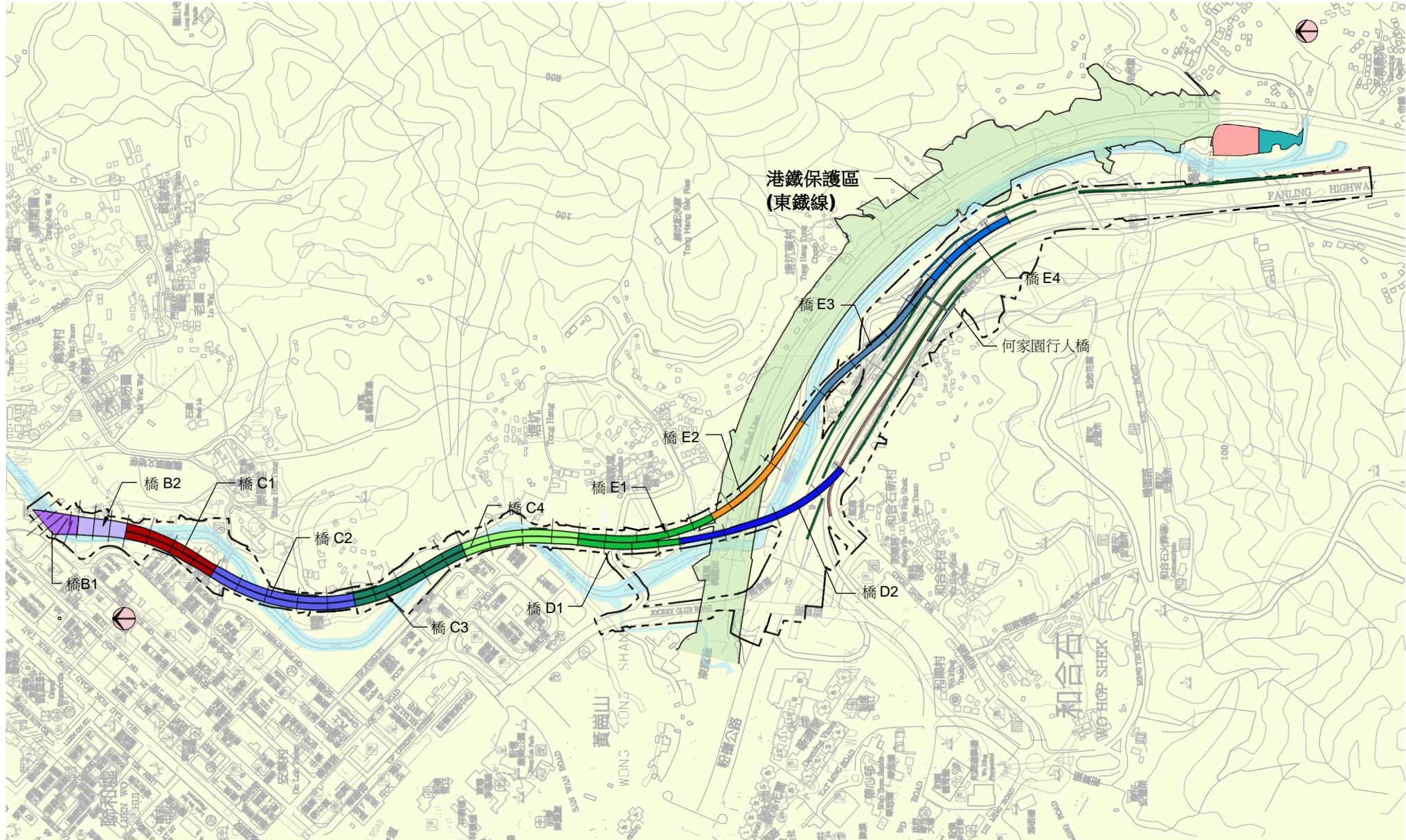


北環線第二期初步項目計劃



謝謝

繞道高架橋走線



粉嶺繞道東段（崇謙堂至九龍坑）電腦模擬合成照



工程區域及初步施工時間表

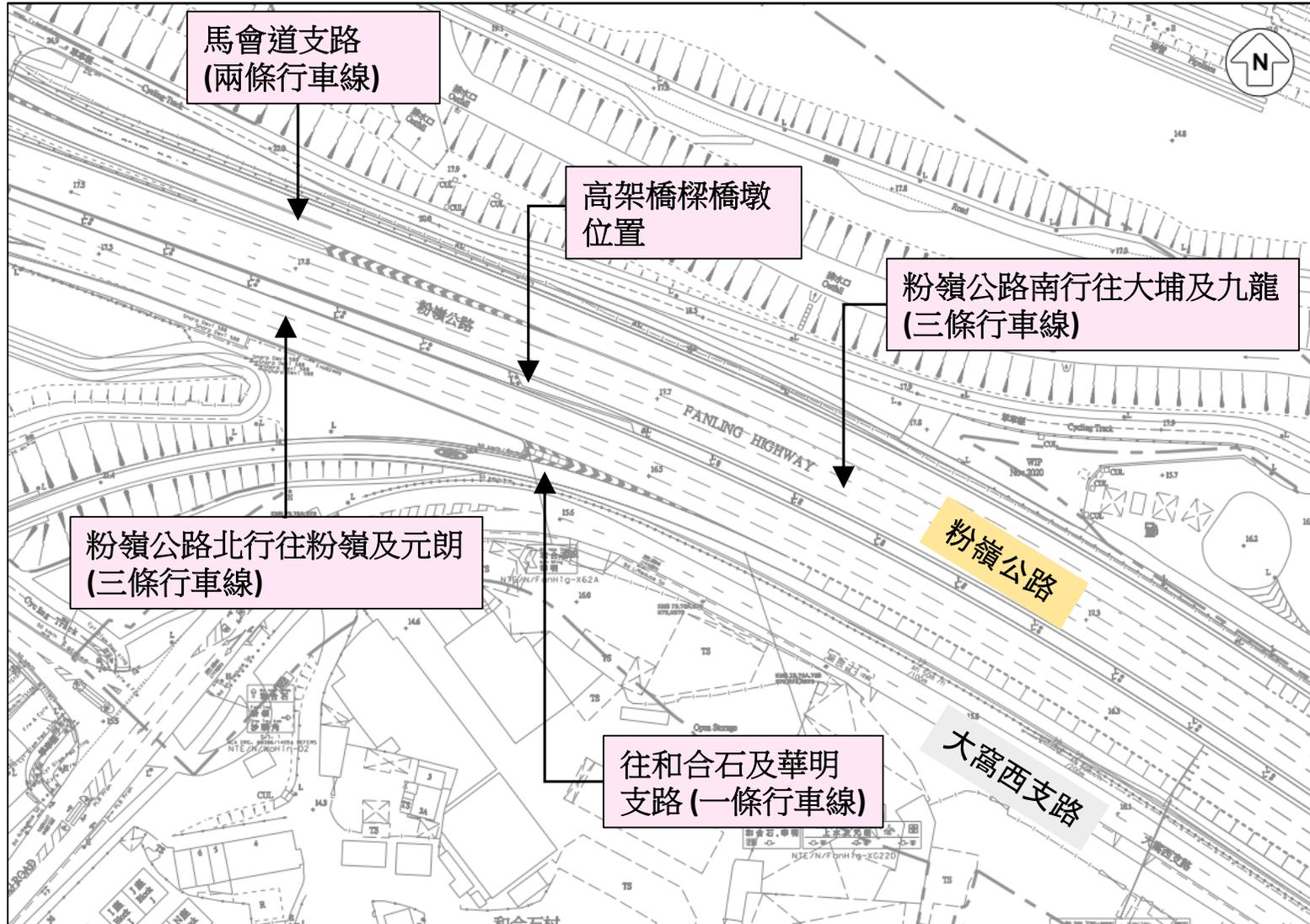


臨時減低車速限制措施

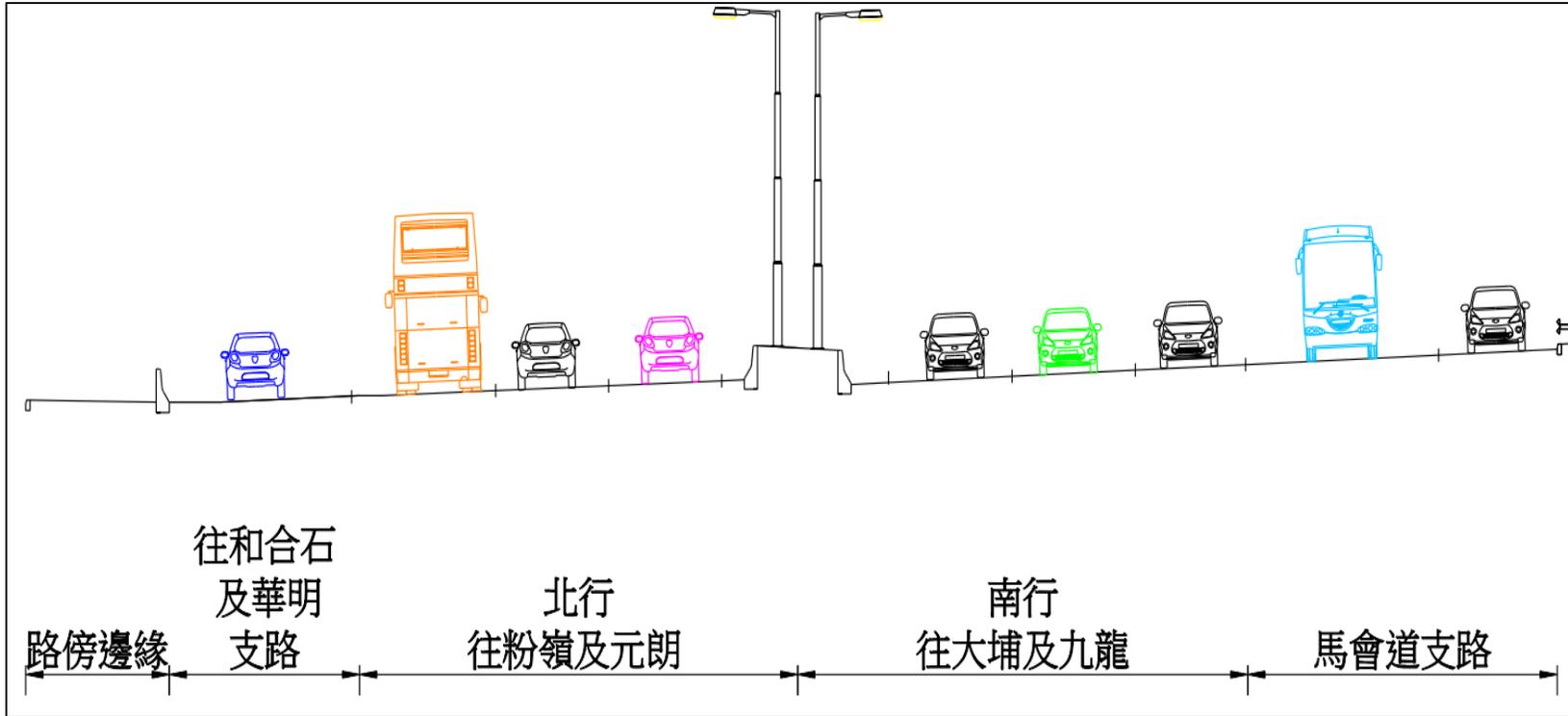


分階段臨時改動粉嶺公路行車線

現有的粉嶺公路行車線道分佈

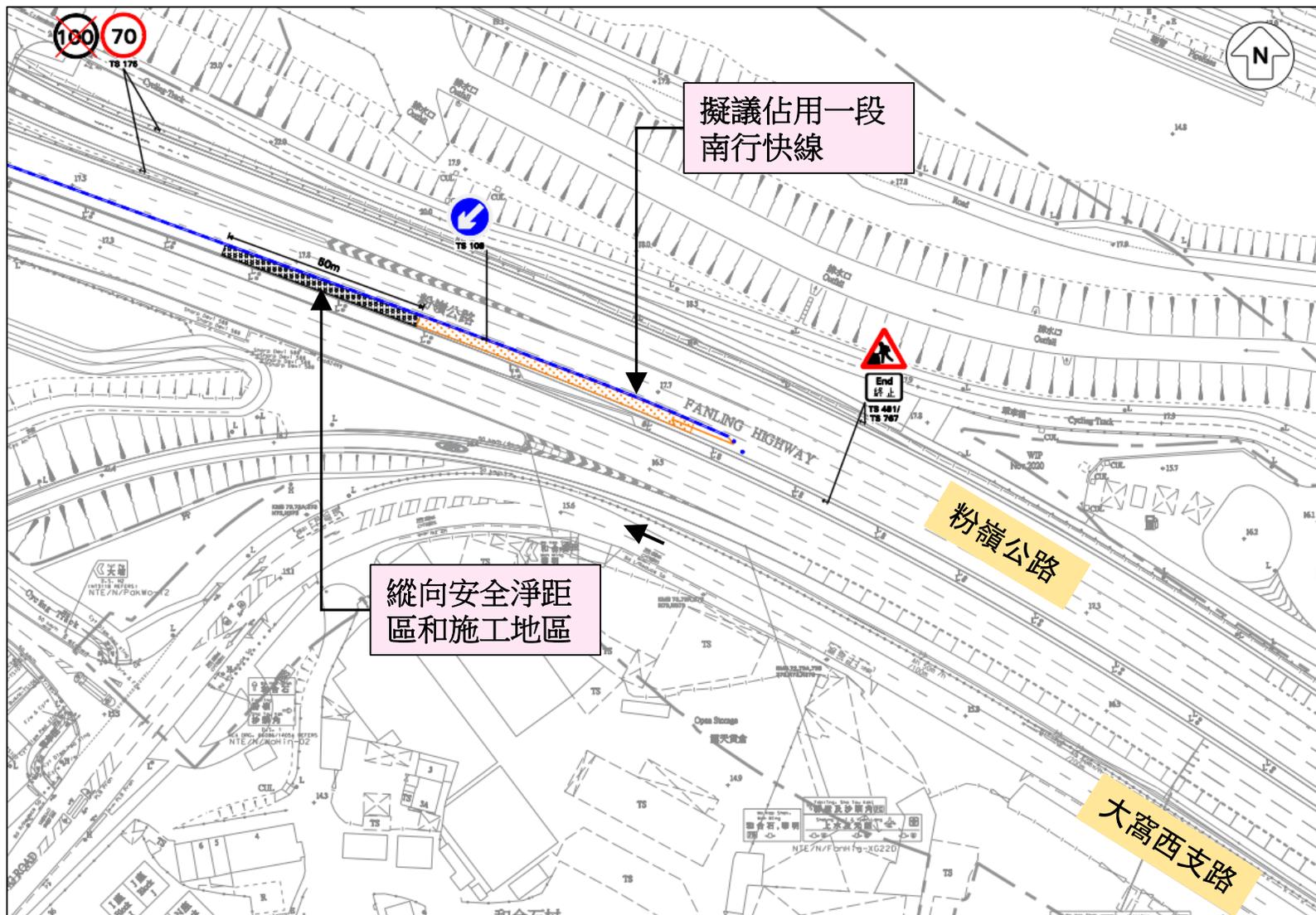


分階段臨時改動粉嶺公路行車線



現有的粉嶺公路行車線道分佈

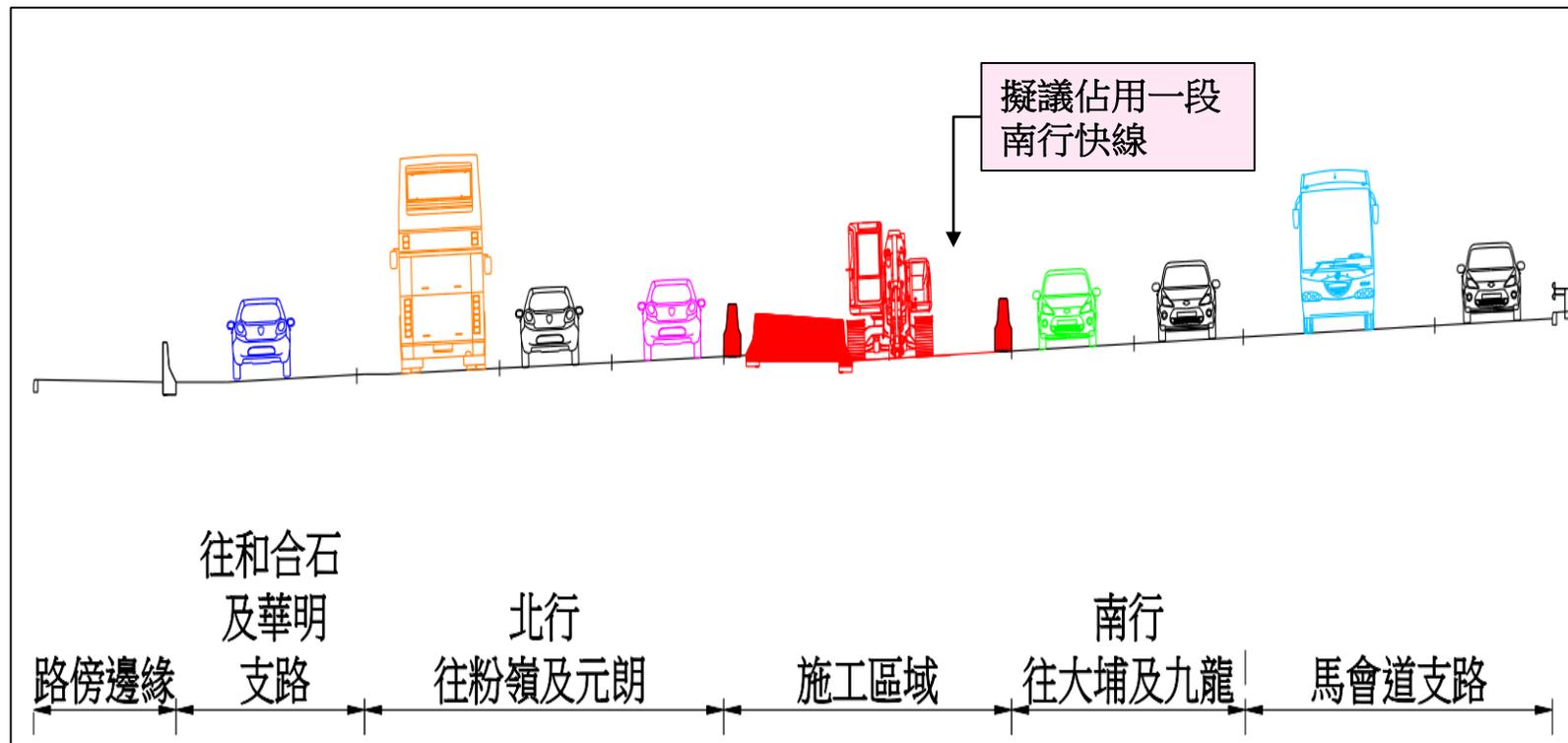
臨時封閉粉嶺公路往九龍方向的快線車道



封閉粉嶺公路南行往九龍方向的快線車道，於中央分隔帶騰出施工區域以進行探土及地基工程。粉嶺公路南行線車道將維持兩條主要車道及經由馬會道支路進入粉嶺公路南行兩條車道行車，北行線車道不變。

施工時間：
預計**2021**年第二季至**2023**第三季

臨時封閉粉嶺公路往九龍方向的快線車道



封閉粉嶺公路南行往九龍方向的快線車道，於中央分隔帶騰出施工區域以進行探土及地基工程。粉嶺公路南行線車道將維持兩條主要車道及經由馬會道支路進入粉嶺公路南行兩條車道行車，北行線車道不變。

施工時間：
預計**2021**年第二季至**2023**年第三季

THANK YOU
END